

Asunto	Fwd: ELEVACIÓN MGIA ROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES ACCESO ESTE
Remitente	Unidad de Evaluaciones Ambientales
Destinatario	Silvina Noemi Liceda
Fecha	Hoy 10:04

- TAO MGIA R7 T1yT2- 22-8-25 FINAL.pdf(~19 MB)

----- Mensaje original -----

Asunto:Fwd: ELEVACIÓN MGIA ROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA
Y CRUCES ACCESO ESTE
Fecha:2025-09-02 09:56
Remitente:Unidad de Evaluaciones Ambientales <ueamendoza@mendoza.gov.ar>
Destinatario:Silvina Liceda <silvina.liceda@gmail.com>

----- Mensaje original -----

Asunto:ELEVACIÓN MGIA ROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y
CRUCES ACCESO ESTE
Fecha:2025-08-26 14:36
Remitente:Natalia Fernández TAO <najufernandez@gmail.com>
Destinatario:Unidad de Evaluaciones Ambientales <ueamendoza@mendoza.gov.ar>
Copia:ejuan@mendoza.gov.ar, juan.correa@guaymallen.gob.ar, Sergio Nicastro
<sergionicastro61@gmail.com>

**Ref.: EX-2024-07598389- -GDEMZA-SAYOT– PROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES
ACCESO ESTE - Guaymallén.**

As.: Entrega de Manifestación General de Impacto Ambiental

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ustedes para elevar el estudio de impacto ambiental del proyecto vial de Tercera Trocha y Cruces Acceso Este categorizado como Manifestación General de Impacto Ambiental en el marco de la Ley 5961/92 y Dec. 2109/94 acerca del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La documentación asociada (MGIA y Anexos) podrá ser descargada del siguiente link:

https://drive.google.com/drive/folders/1t4I_Y0sggddRGW7ws9V0Z2LOa3IMoRw?usp=sharing

IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

Sin más que informar y quedando a su disposición para cualquier consulta. Me despido atentamente.

Mgter Lic. Natalia Fernández

+54-0261-154696259

TAO Asesoría y Gestión Ambiental

www.linkedin.com/in/natalia-fernandez-tao

----- Forwarded message -----

De: **Intendencia Guaymallén** <guaymallen.intendencia@gmail.com>

Date: mar, 26 ago 2025 a las 9:46

Subject: OBRA RUTA NACIONAL Nº 7 a) Manifestacion General de Impacto Ambiental

To: <ejuan@mendoza.gov.ar>

Cc: <juan.correa@guaymallen.gob.ar>, <licbadui@gmail.com>, secretario.obrasysp <secretario.obrasysp@guaymallen.gob.ar>

De nuestra mayo consideración:

Adjuntamos la MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

formulada por nuestra administración en acuerdo con la

SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO TERRITORIAL.

En la misma el PROPONENTE ante la SUBSECRETARIA DE AMBIENTE es la

SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO TERRITORIAL.

Se adjunta el link con el DRIVE del trabajo

https://drive.google.com/drive/folders/1t4I_Y0sgggdDRGW7ws9V0Z2LOa3lMoRw?usp=sharing

Sin otro particular saludamos atte..

Ing. Sergio Nicastro

Coordinador Tecnico

INTENDENCIA

MINISTERIO GOBIERNO, INFRAESTRUCTURA
Y DESARROLLO TERRITORIAL
Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial



Mendoza, 25 de agosto de 2025

Sra. Coordinadora de la Unidad de Evaluaciones Ambientales
Arq. Soledad Barrios
Subsecretaría de Ambiente
Gobierno de Mendoza
S _____ // _____ D

Ref.: EX-2024-07598389- -GDEMZA-SAYOT- PROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES
ACCESO ESTE - Guaymallén.

As.: Entrega de Manifestación General de Impacto Ambiental

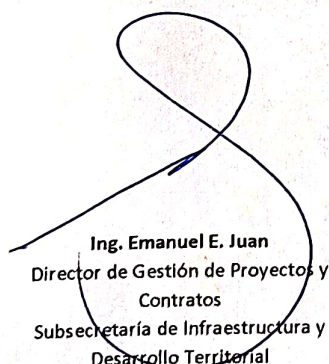
De mi mayor consideración:

Me dirijo a Usted para elevar el estudio de impacto ambiental del proyecto vial de Tercera Trocha y Cruces Acceso Este categorizado como Manifestación General de Impacto Ambiental en el marco de la Ley 5961/92 y Dec. 2109/94 acerca del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La documentación asociada (MGIA y Anexos) podrá ser descargada del siguiente link:

https://drive.google.com/drive/folders/1t4I_Y0sgggdDRGW7ws9V0Z2LOa3IMoRw?usp=sharing

Sin más que informar y quedando a su disposición para cualquier consulta, nos despedimos atentamente.


Ing. Emanuel E. Juan
Director de Gestión de Proyectos y Contratos
Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial


Mgter. Lic. Natalia Fernández
Consultora Ambiental
DNI: 27.785.089
Monseñor Orzali 697, Las Heras, Mendoza
Tel: 0261-154696259
najufernandez@gmail.com



TAO

ASESORÍA Y GESTIÓN AMBIENTAL
DE NATALIA FERNÁNDEZ



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este

Guaymallén, Mendoza

PROPONENTE: Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial.

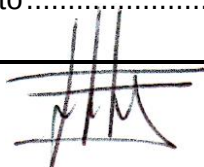
SOLICITANTE: Unidad de Evaluaciones Ambientales del Ministerio de Energía y Ambiente de la Provincia de Mendoza.

IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

FECHA: AGOSTO 2025

Contenido

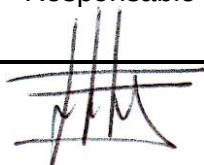
Documento de Síntesis.....	5
Proyecto.....	5
Línea de base ambiental territorial	5
Áreas de Influencia	5
Variables de la línea de base de mayor interacción con el Proyecto	6
Aceptabilidad Social.....	9
Identificación y valoración de impactos	9
Plan de Control y Vigilancia Ambiental.....	11
Conclusiones acerca de la viabilidad ambiental del proyecto	13
Datos Generales.....	15
Solicitante responsable de la obra o actividad.....	15
Responsable de la confección de la MGIA	15
Equipo Profesional	15
Descripción del Proyecto y sus acciones	16
Denominación y localización del proyecto.....	16
Objetivos del proyecto.....	17
Tramo I: Avda. Gobernador Ricardo Videla - Calle Sarmiento/Estrada. 3,06 km.	18
Tramo II: Calle Sarmiento/Estrada – Calle Arturo González 8,3 km.	18
Beneficiarios	22
Examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada	23
Superficie a ocupar	24
Inversión a realizar.....	24
Personal a emplear.....	25
Duración de la Obra.....	25
Detalle de actividades previstas durante la construcción	25
A. Detalle de actividades con potencial impacto socio- ambiental	27
B. Organización de la Obra	29
Tecnología a utilizar	31
Consumo de energía y combustibles por etapa y unidad de tiempo.....	33
Consumo de agua, uso, fuente, calidad y cantidad por etapas	33
Explotación de yacimientos de suelo y/o canteras (áridos)	33
Diseño estructural del pavimento	34
Detalle exhaustivo de otros insumos y materiales.....	35
Necesidades de infraestructura y equipamiento que genera directa o indirectamente el proyecto.....	37



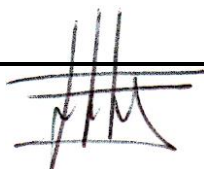
Ensayos, determinaciones, estudios de campo y/o laboratorios realizados	37
Residuos, efluentes y emisiones	38
A. Etapa de construcción	38
B. Etapa de Operación y Mantenimiento o Funcionamiento.....	39
Principales organismos, entidades o empresas involucrados	39
Normas y o criterios nacionales y extranjeros consultados	40
A. Normativa Nacional	40
B. Normativa Provincial y Local	42
Línea de Base Ambiental Territorial	45
Áreas de influencia	45
Medio Físico Natural	50
A. Clima.....	50
C. Aire	51
D. Geomorfología	51
E. Suelos	54
F. Hidrología.....	55
Aguas Superficiales.....	55
G. Flora.....	60
H. Fauna.....	60
I. Paisaje.....	61
J. Amenazas naturales / antrópicas	73
Viento Zonda.....	73
Anegamiento / Inundaciones	73
Sismicidad.....	75
Contaminación Atmosférica y Sonora.....	76
Contaminación del Suelo	76
Contaminación por Radiaciones.....	76
Medio socioeconómico y cultural.....	79
A. Población y Vivienda	79
Datos de los Departamentos del AMM	79
Población, Hogares y Viviendas del entorno inmediato del Área Operativa.....	80
Necesidades básicas insatisfechas	85
B. Usos del suelo.....	87
Según Normativa Vigente.....	87
Unidades de Integración Territorial a escala provincial	87
Clasificación de áreas a escala provincial.....	87
Nivel Local	88



Usos Predominantes Actuales	89
C. Infraestructura, equipamiento y servicios	90
Infraestructura Vial - Ferrocarril.....	90
Conclusiones Estudio de Tránsito.....	93
Ciclovías	95
Infraestructura Hidráulica / Red de Riego	96
Equipamientos	97
Educación.....	97
Salud	99
Seguridad pública.....	100
Espacios verdes	101
Estaciones de Servicio.....	103
Servicios públicos	104
Agua potable	104
Cloacas	105
Gas natural	107
Electricidad	108
Fibra Óptica.....	110
Recolección de residuos.....	110
Transporte público	111
D. Intereses Estéticos / Patrimonio Cultural	115
E. Sensibilidad social.....	116
Identificación y Valoración del Impacto Ambiental Territorial.....	119
Metodología adoptada	119
Identificación y valoración de impactos	121
B. Matriz de importancia.....	121
C. Interpretación de la matriz.....	123
i. Etapa de construcción.....	124
Impactos positivos	124
Impactos negativos.....	125
ii. Etapa de operación y mantenimiento	132
Impactos positivos	132
Impactos negativos.....	135
Plan de Control y Vigilancia Ambiental.....	137
Control etapa de construcción.....	139
A. Responsables	139
i. Responsable Ambiental de la Obra	139



B.	Permisos Ambientales.....	139
C.	Concientización del personal.....	140
i.	Sistema de Apercibimientos y Sanciones para el personal de obra.....	140
ii.	Plan de Capacitación del personal de Obra	140
D.	Medidas de control.....	141
i.	Instalación y Operación del Obrador.	141
ii.	Preservación de la calidad del aire	142
iii.	Consumo de agua.....	145
iv.	Preservación de la calidad del Agua.....	146
v.	Manejo del Arbolado Público	147
vi.	Seguridad en la erradicación de forestales	149
vii.	Gestión de residuos.....	150
viii.	Gestión de efluentes.....	152
ix.	Almacenamiento y uso de sustancias peligrosas	154
x.	Almacenamiento y aprovisionamiento de combustibles.....	156
xi.	Maquinarias y vehículos de obra	158
xii.	Procedimiento de Hallazgo Fortuito - Preservación del patrimonio cultural físico 161	
xiii.	Información y Comunicación con la comunidad	163
xiv.	Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad	165
xv.	Restauraciones posteriores a la finalización de la obra civil.....	167
xvi.	Pautas mínimas del Plan de Contingencias	168
	Actuación ante derrames	169
	Incendios de Residuos.....	169
	Residuos / efluentes de inundación:	170
	Contingencia sismo	170
	Actuación ante accidentes de obra GRAVES	170
xvii.	Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción ...	172
	Convocatoria de mano de obra local.....	172
	Impulso a las actividades económicas del mercado local	172
	Control etapa de operación y mantenimiento	173
A.	Responsables	173
B.	Medidas de control.....	173
xviii.	Seguridad Pública en la transitabilidad	173
	Conclusiones acerca de la viabilidad ambiental del proyecto.	174
	Personas que brindaron información	176
	Bibliografía Consultada.....	176



DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Proyecto

El "PROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES ACCESO ESTE" contempla una serie de intervenciones sobre la traza actual de la Ruta Nacional N°7, desde la intersección de la Rama Este de la Costanera (ingreso a la Ciudad Capital de la Provincia de Mendoza) transitando por el Municipio de Guaymallén hasta la calle Arturo González. Consta de un recorrido total de 11,36 km.

El proponente es la Subsecretaria de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial – Gobierno de Mendoza En el marco del Convenio Obras Viales (Decreto N°1.165/2025) que Permite a Mendoza asumir la ejecución de obras públicas, conservación y mantenimiento de tramos clave de rutas nacionales como son la 7, la 40 y la 143. El diseño del Anteproyecto ha sido realizado en conjunto con personal Técnico del Municipio de Guaymallén por estar localizado en su territorio y por ser el principal receptor de los impactos del mismo.

Se propone generar una intervención integral de reordenamiento del flujo vehicular en uno de los accesos más importantes del Área Metropolitana de Mendoza, el Acceso Este (Ruta Nac. N° 7). La estructura vial del AMM resulta actualmente insuficiente para el flujo del parque automotor, sobre todo en horas pico.

En el Tramo I que se extiende desde Avda. Gobernador Ricardo Videla a Calle Sarmiento/Estrada (3.06 km.) se realizarán tareas de mantenimiento de calzada principal. En el Tramo II desde Calle Sarmiento/Estrada a Calle Arturo González (8,3 km.) se ejecutarán obras de mejoramiento que incluyen la ampliación de una tercera trocha en ambos sentidos, la intervención en ocho intercambiadores de los cuales tres son nuevos, adecuación de la geometría de las ramas y la ampliación del parque Lineal. El proyecto lleva asociadas obras de drenaje.

El proyecto busca a) descongestionar el embudo que se produce en el ingreso y egreso vehicular desde el Este al Área Metropolitana a partir de la construcción de una tercera trocha hacia ambos lados agilizando la circulación de más de 100.000 vehículos; b) ejecutar obras de mantenimiento del tramo I que actualmente se encuentra en mal estado y c) mejorar la conexión Norte – Sur en el tramo II, tanto vial como peatonal, interviniendo en 8 intercambiadores (cruces).

El presupuesto estimado según anteproyecto es de TREINTA Y NUEVE MILLONES de DOLARES y su construcción demandará 30 meses. Este proyecto se relaciona directamente con las obras de mantenimiento de la calzada principal, ya en proceso de licitación, de lo que se denomina Tramo III que continua luego del tramo II hasta la variante Palmira de la RN7.

Línea de base ambiental territorial

Para definir el alcance de la línea de base ambiental territorial, se han determinado áreas de influencia a fin de acotar el análisis de cada factor ambiental incluido en el estudio.

Áreas de Influencia

Área operativa (AO): El área operativa se encuentra incluida en el área de influencia directa de la obra. Comprende el conjunto de porciones del territorio donde se ejecutan las acciones principales y complementarias necesarias para la construcción y operación de la obra vial



(tanto nueva como de mejoramiento). Aquí se concentran los impactos ambientales producidos en forma directa e inmediata, vinculados fundamentalmente a la etapa de construcción, aunque también incluyen los correspondientes a su funcionamiento.

Para este proyecto, el AO se definió como una franja de 140 m entre laterales de la RN7 Norte y Sur. Esta franja se verá ensanchada en las zonas donde se encuentran las rotondas y en función también de la localización estratégica de los obradores, los depósitos de materiales, las playas de maniobras y los estacionamientos según la logística definida para cada tramo.

Área de influencia directa (AID): Abarca el territorio donde pueden manifestarse significativamente los efectos sobre los medios natural y antrópico, debidos a la implantación y operación del proyecto, incluida el Área Operativa.

Para este proyecto, el AID se ha definido como una franja de 1500mts. hacia cada lado del Acceso Este desde el borde Norte y Sur. Esta franja considera la inclusión de las otras vías de acceso E-O que son utilizadas por los habituales usuarios del Acceso Este y que, en etapa de construcción recibirán los impactos negativos de los desvíos ocasionados por las obras. Debemos considerar no sólo las molestias ocasionadas por el tránsito en las arterias vehiculares sino la posible modificación del normal funcionamiento de las actividades existentes en dicha franja principalmente área comercial y residencial y, hacia el este de la calle Holmberg – Tirasso área industrial y comercial.

Área de influencia indirecta (AII): Abarca el área en que de forma indirecta y/o más difusa pueden verse beneficiadas o perjudicadas por el desarrollo de las distintas etapas del proyecto.

Para este proyecto, el AII se definió considerando sus habituales usuarios. Por ello, se extiende a todo el Departamento de Guaymallén (al mejorar la conexión norte – sur) hasta el área industrial de la calle Rodríguez Peña (en Godoy Cruz) y hacia el Oeste abarcando Ciudad de Mendoza hasta la UNCuyo.

Variables de la línea de base de mayor interacción con el Proyecto

El Proyecto se encuentra ubicado en el Oasis Norte de la provincia de Mendoza, en el cual se asienta el Área Metropolitana de Mendoza.

El área del proyecto no afecta cauces permanentes ni temporales, sin embargo, la traza del presente Proyecto transcurre con dirección transversal a la pendiente natural SO – NE, generando una barrera a la escorrentía natural de las aguas y del sentido de las obras de canalización de aguas aluvionales (Canal Cacique Guaymallén al inicio del Tramo I y Canal Pescara en el tramo II) y red de riego de la Unidad de Manejo de la Rama Mathus Hoyos.

En el área del proyecto, la flora es principalmente implantada y forma parte del parque lineal del departamento de Guaymallén. Después del Parque General San Martín, los parques lineales del Acceso Este son el segundo espacio verde recreativo más grande del AMM de aproximadamente 3,7 ha. Actualmente, dicho parque va desde Mitre a La Purísima, previendo su extensión desde La Purísima hasta Arturo González.

Según datos del INDEC, 2022, en la longitud total de obra existen de manera aproximada en función de los radios censales que colindan al área operativa 8.679 viviendas y viven 23.143 personas en 8.119 hogares a la que deberá sumarse la población fluctuante que recorre el sector en función de otras actividades y del ingreso – egreso a la Ciudad de Mendoza.

El trayecto en estudio del presente Proyecto transita de Este a Oeste mayormente por áreas de interfaz, área industrial hasta adentrarse al área urbana a densificar según la Clasificación del Territorio Provincial.



En cuanto a la zonificación de usos del suelo vigente según ordenanzas municipales, los tramos 1 y 2 transitan por áreas definidas por el Departamento de Guaymallén, principalmente como residenciales, industriales y comerciales.

En el tramo 1 el uso predominante es el residencial y comercial. En el Tramo 2 existe una importante variedad de coberturas, lo que da cuentas de la heterogeneidad de usos, típica de áreas periurbanas o de interfaz. Puede apreciarse cómo la Ruta 7 actúa como eje estructurante del territorio, que en algunos casos conecta y viabiliza los usos que se desarrollan en su entorno; y en otros casos, se comporta como una barrera a su normal funcionamiento.

Además de los barrios que se acercan a la Ruta de manera cada vez más contigua transitando de Este a Oeste, hasta llegar al área consolidada del AMM; la actividad industrial y de servicios en muy importante dentro del Área de Impacto Directo (AID).

Esta Ruta Nacional a medida que llega al AMM se va insertando en una trama vial cada vez más compleja, interceptando otra Ruta Nacional, como es la Ruta 40, rutas provinciales y la estructura de calles primarias, secundarias y terciarias propias de un área urbana consolidada.

Conforme a la simulación de tránsito realizada en el ESCENARIO SITUACIÓN ACTUAL, es decir, SIN PROYECTO, se observan los siguientes inconvenientes de congestión vehicular:

Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

- *Demoras apreciables y velocidades medias bajas:* en tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, ya que no pueden los vehículos realizar la maniobra Norte-Oeste de giro a la izquierda (actualmente sólo con posibilidad de realizar esta maniobra con precaución, cuando la columna de vehículos que circula en sentido Norte-Sur los deja)
- *Colas apreciables:* en los tramos consignados donde se observan Demoras y velocidades medias bajas -En el tramo de calle Sarmiento en sentido de circulación Norte-Sur al llegar a la intersección con la calle Lateral de la RNNº7.
- *ICU:* Las intersecciones de la calzada principal de la RNNº7 con las ramas de salida y entrada con la calle Lateral Sur se encuentran funcionando al límite de su Capacidad (96%) pero sin problemas de congestión apreciable. Las demás intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.
- *Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:* Todas las intersecciones semaforizadas de este intercambiador se encuentran funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión).

Intercambiador Houssay-Rosario

- No se observan demoras apreciables.
- *Velocidades medias bajas en:* el tramo de la calle lateral Norte al llegar a Rosario y en las ramas de salida Oeste-Sur y ramas de entrada Este-Norte y Norte-Oeste.
- *Colas apreciables:* En los tramos consignados donde se observan velocidades medias bajas.
- *ICU:* Las intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.

Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

- *Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas:* en el tramo de la calle Soldado desconocido al llegar a la calle Lateral Sur y en el tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido.



- *ICU*: La intersección Soldado desconocido-25 de Mayo se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

Intercambiador Arenales-Rondeau

- *Demoras apreciables y velocidades medias bajas* en la calle de vinculación entre ambas calles laterales.
- *Colas apreciables*: en los tramos consignados donde se observan demoras y velocidades medias bajas.
- *ICU*: La intersección Arenales-lateral Norte se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.
- *Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas*: La intersección semaforizada Rondeau-lateral Sur se encuentra funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión apreciables) pero la Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNNº7 posee Nivel de Servicio "E" (es decir CON problemas de congestión apreciables).

Intercambiador Urquiza

En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

Intercambiador Tirasso-Holmberg

- *Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas*: en el tramo de la calle Holmberg en sentido Sur-Norte al llegar a la calle Lateral; en el tramo de la calle Tirasso/Holmberg entre calles Laterales; y en el tramo de la calle Lateral Sur al llegar a Holmberg desde el Oeste.
- *ICU*: Las intersecciones Tirasso/Holmberg con las colectoras Norte y Sur se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

Intercambiador Elpidio González e Intercambiador en carril Ponce

En este escenario de situación actual, estos intercambiadores funcionan bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

Se han identificado intersecciones de la traza del proyecto con infraestructura y servicios que deberá preverse en la planificación de la obra ya sea para evitar su afectación como para acordar intervenciones (traslado, reconstrucción) durante la ejecución de las obras. Específicamente intersecciones con el ferrocarril, ciclovías, canales de riego y desagües aluvionales, troncales de gas, agua y saneamiento, líneas de distribución de energía eléctrica, alumbrado público, fibra óptica.

El Acceso Este funciona como eje de ingreso y egreso derivador hacia establecimientos educacionales de nivel primario, secundario y universitario de Guaymallén, Maipú y Ciudad de Mendoza. En el entorno inmediato del AO y directamente relacionados con la accesibilidad vial desde el Acceso Este se encuentran: el Hospital Italiano, el Hospital Humberto Notti y efectores de salud. Esta situación reviste importancia a la hora de la Etapa de Construcción con el fin de no obstaculizar el acceso a estos importantes centros asistenciales de nivel regional.

En el entorno inmediato al trayecto en estudio se localizan comisarías y destacamentos policiales coincidiendo mayormente con los centros urbanizados de diferente categoría que se encuentran a lo largo de la traza del Acceso Este, y con el área urbana consolidada. Asimismo, en la lateral norte, Acceso Este 5710, se localiza una estación de bomberos voluntarios.

En todo el trayecto del presente Proyecto se localizan, ingresando directamente tanto de su lateral Norte como su lateral Sur diversas estaciones de servicio (Tramo I: 1, Tramo II: 5). Esto



reviste especial importancia debido al peligro de rotura o accidente en el manejo de combustible y el riesgo a la seguridad que puede ocasionar.

En las laterales del Acceso Este en el Tramo II, en el trayecto entre Cane y Estrada (Sarmiento) existen a ambos lados, parques lineales equipados con gran afluencia de vecinos que realizan actividades culturales, recreativas y deportivas. Otros espacios identitarios de Guaymallén y de la entrada a la Ciudad de Mendoza son: el Predio de la Virgen, donde, además, se encuentra “el cóndor” marcando la derivación al Acceso Sur; y el puente del FFCC en intersección con calle La Purísima.

Aceptabilidad Social

La encuesta de percepción social sobre las obras de mejora en el Acceso Este, en la provincia de Mendoza, se diseñó en formato digital, lo que permitió una recolección ágil de datos y una amplia difusión a través de los canales institucionales. La convocatoria fue impulsada por el área de prensa del Municipio de Guaymallén, garantizando que la ciudadanía conociera la iniciativa y pudiera expresar sus opiniones de manera voluntaria.

Los resultados muestran un fuerte nivel de apoyo de la población al desarrollo del proyecto. En términos agregados, 1.732 personas manifestaron estar totalmente de acuerdo y 821 señalaron estar de acuerdo, lo que representa más del 90% de la muestra consultada.

Las principales conclusiones del Estudio indican que la aceptabilidad social de la etapa constructiva depende de una adecuada gestión de desvíos y cortes, así como de una comunicación clara que permita anticipar tiempos y modalidades de afectación. La mayoría manifiesta estar dispuesta a tolerar molestias (ruido, polvo, desvíos, congestión) siempre y cuando la obra se ejecute en un plazo razonable. El tiempo de ejecución se percibe como el factor crítico que define la aceptación social.

Los beneficios más valorados se centran en mejoras de seguridad vial y mayor fluidez del tránsito. Una parte de la ciudadanía percibe que, aun con mejoras, la congestión persistirá si no se aborda el problema del tránsito pesado y la falta de un plan urbano metropolitano.

Identificación y valoración de impactos

Con el fin de valorar posibles impactos derivados de la Etapa de Construcción y de Funcionamiento se utilizó un formato de matriz causa-efecto del tipo "Matriz de Leopold" modificada. En la matriz se ordenan en las filas los factores ambientales y sociales factibles de ser modificados con el proyecto, mientras que en las columnas se presentan las acciones del proyecto capaces de producir tales modificaciones.

En esta matriz se señalan con cruces aquellas interacciones que podrían significar la generación de impactos ambientales y sociales (interacciones Acción-Factor) para luego proceder a la valoración de los impactos identificados a partir del cálculo de la Importancia de los impactos, según la metodología de Conesa Fernández Vítora (1997) modificada por los evaluadores.

La importancia final (I) del impacto puede tomar valores de 13 a 100. De acuerdo al valor y al signo, se propone la siguiente clasificación de los impactos. A su vez, se han asignado colores a cada categoría, para facilitar la visualización de las categorías en la matriz.



Clasificación de impactos

Irrelevantes o compatibles	-13 a -24	13 a 24	Positivo
Moderados	-25 a -49	25 a 49	Beneficioso
Severos	-50 a -74	50 a 74	Muy beneficioso
Críticos	-75 a -100	75 a 100	Relevante

Fuente: Conesa Fernández Vítora (1997) modificada.

A continuación, se resumen los impactos identificados y valorados para cada etapa del proyecto: Construcción (C) y Funcionamiento (F).

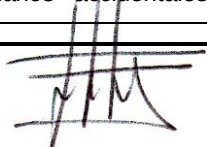
Etapas	Impacto	Importancia	Clasificación
C	Aumento del nivel de empleo directo	49	Positivo Beneficioso
C	Incremento de las actividades económicas inducidas	49	Positivo Beneficioso
C	Contaminación del aire por partículas en suspensión	-36	Negativo Moderado
C	Contaminación del aire por gases de combustión	-22	Negativo Compatible
C	Generación de ruidos molestos	-30	Negativo Moderado
C	Contaminación del suelo y agua superficial (Tramo I y II)	-22	Negativo Compatible
C	Contaminación del suelo y agua superficial (Obrador)	-25	Negativo Moderado
C	Degradación de las condiciones de saneamiento de la zona	-30	Negativo Moderado
C	Derroche de agua	-28	Negativo Moderado
C	Disminución de los servicios ambientales del arbolado urbano sobre el entorno urbano	-63	Negativo Severo
C	Posibles daños accidentales al arbolado urbano a mantener	-32	Negativo Moderado
C	Interrupción temporal de servicios públicos	-30	Negativo Moderado
C	Afectación de infraestructura vial colindante al proyecto	-23	Negativo Compatible
C	Molestias a la población por desvíos de tránsito	-34	Negativo Moderado
C	Posible perjuicio a la actividad comercial y de servicios	-29	Negativo Moderado
C	Reducción de accesibilidad a equipamiento comunitario y viviendas de frentistas	-33	Negativo Moderado
C	Riesgos a la seguridad pública	-61	Negativo Severo
F	Mejoras en la transitabilidad de vehículos	84	Positivo Relevante
F	Aumento en la calidad del servicio	88	Positivo Relevante
F	Mejoras en la conectividad intradepartamental de Guaymallén	84	Positivo Relevante
F	Mejora del sistema de captación de drenajes	74	Positivo Muy beneficioso
F	Aumento de Espacios Verdes urbanos en el Departamento de Guaymallén y el AMM	64	Positivo Muy beneficioso
F	Espacios sin vegetación en el tramo II	-35	Negativo Moderado

Plan de Control y Vigilancia Ambiental

En el Plan de Control y Vigilancia Ambiental (PCVA) se describen las medidas propuestas para el **Control** de los impactos ambientales y sociales negativos que potencialmente se prevén asociados a la ejecución de las acciones del proyecto. También se describen las medidas de maximización de efectos positivos, cuando esto sea posible.

Tabla 1: Organización de Medidas de Control. Etapa de Construcción.

Impacto	Ficha Técnica
Aumento del nivel de empleo directo	Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción: convocatoria de mano de obra local
Incremento de las actividades económicas inducidas	Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción: impulso a las actividades económicas del mercado local.
Contaminación del aire por partículas en suspensión	Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador. Ficha 2: Preservación de la calidad del aire Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra.
Contaminación del aire por gases de combustión	Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador. Ficha 2: Preservación de la calidad del aire Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra.
Generación de ruidos molestos	Ficha 2: Preservación de la calidad del aire Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad
Contaminación del suelo y agua superficial	Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador. Ficha 4: Preservación de la calidad del agua. Ficha 7: Gestión de residuos. Ficha 8: Gestión de efluentes. Ficha 9: Almacenamiento y uso de sustancias peligrosas. Ficha 10: Almacenamiento y aprovisionamiento de combustibles. Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra. Pautas mínimas del plan de contingencias. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Degradación de las condiciones de saneamiento de la zona	Ficha 7: Gestión de residuos. Ficha 8: Gestión de efluentes. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Derroche de agua	Ficha 3: Consumo de agua
Disminución de los servicios ambientales del arbolado urbano sobre el entorno urbano	Ficha 5: Manejo del Arbolado Público. Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Posibles daños accidentales al arbolado urbano a	Ficha 5: Manejo del Arbolado Público.



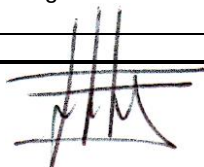
MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Impacto	Ficha Técnica
mantener	Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Interrupción temporal de servicios públicos	Permisos Ambientales
Afectación de infraestructura vial colindante al proyecto	Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Riesgos a la seguridad pública	Ficha 7: Seguridad en la erradicación de forestales Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Posible perjuicio a la actividad comercial y de servicios	Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Reducción de accesibilidad a equipamiento comunitario	Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Incremento del tránsito de obra	Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra

Para la etapa de Operación y Mantenimiento, se han seleccionado medidas de control desarrolladas en fichas para prevenir afectaciones y controlar, dentro de parámetros permitidos, aspectos ambientales relacionados al funcionamiento del proyecto en un territorio en proceso de cambio.

Tabla 2: Medidas de Control. Etapa de Operación y Mantenimiento.

Impacto	Ficha Técnica
Mejoras en la transitabilidad.	N/C
Aumento de la calidad del servicio.	N/C
Mejoras en la conectividad intradepartamental de Guaymallén.	N/C
Mejoras en la accesibilidad.	N/C
Mejora en el sistema de captación de drenajes	N/C
Aumento de espacios verdes urbanos en el Departamento de Guaymallén	N/C
Espacios sin vegetación en el tramo II	Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de



IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

Impacto	Ficha Técnica
	la obra.

El PCVA también incluye la definición de la estructura y responsabilidad necesaria para asegurar la implementación y el seguimiento de la ejecución del mismo en cada etapa del proyecto. Asimismo, se detallan los diferentes mecanismos de vigilancia a implementar tales como la inspección ambiental.

Conclusiones acerca de la viabilidad ambiental del proyecto

Debido a la forma en la que se realizarán las obras (prioritariamente media calzada, por frentes acotados y no a lo largo de toda su traza simultáneamente), los impactos que ésta generará en el entorno durante la etapa de Construcción serán en su gran mayoría de carácter puntual y persistencia fugaz.

Durante la etapa de construcción, la mayor parte de los impactos negativos son moderados y compatibles, además de fácilmente prevenibles y controlables mediante buenas prácticas en la construcción. Estos impactos ambientales están asociados al nivel de polvo, emisiones a la atmósfera, contaminación de agua y suelo, generación de residuos, interferencias con servicios públicos y molestias relacionadas con por desvíos del tránsito en zona de obra, reducción de accesibilidad a servicios, actividades comerciales y residentes frentistas.

Se han identificado también, impactos severos relacionados principalmente al riesgo de accidentes viales y de personas que circulen en la zona de obra y la erradicación de parte del arbolado urbano del parque lineal, con la disminución temporal de los beneficios hacia la calidad ambiental de la zona, ya que se realizará la reforestación de los mismos como parte de la extensión del Parque Lineal del Acceso Este (3,7 ha). Los impactos positivos, en esta etapa, se manifestarán en la contratación de mano de obra y las actividades económicas inducidas a causa de la construcción.

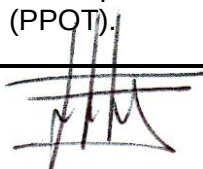
Durante la etapa de funcionamiento, se manifiestan la mayor cantidad de impactos positivos, principalmente por la puesta en marcha del proyecto. Predominan los impactos “Relevantes y Muy beneficiosos” relacionados a la mejora en la transitabilidad con seguridad, el aumento de la conectividad norte sur del departamento de Guaymallén y la mejora en el drenaje pluvial relacionado a los tramos intervenidos.

De las simulaciones de tránsito con Proyecto se observa que la 3º trocha en forma continua desde el intercambiador Sarmiento/Estrada hasta el intercambiador Urquiza/Ponce otorga un importante aumento de Capacidad a la RNNº7, eliminando la fricción vehicular actual y dotando de fluidez a la calzada principal de la RNNº7.

La construcción de los puentes y ramas de entrada y salida de los intercambiadores de Houssay/Rosario y Avellaneda/Azcuénaga mejoran notablemente la actual congestión de tránsito del intercambiador Sarmiento/Estrada generando una redistribución de los volúmenes actuales.

Las intersecciones rotatorias proyectadas en el intercambiador Tirasso/Holmberg y en la colectora Norte del intercambiador Urquiza mejoran sensiblemente la congestión actual de estos sectores.

Este proyecto es complementario con las obras de mantenimiento del TRAMO III de la RN7 actualmente en proceso de licitación y coherente con el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (PPOT).



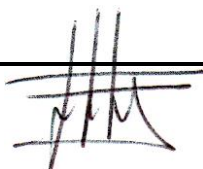
El alcance de este Proyecto permitirá mejorar sustancialmente no sólo lo referente al ingreso y egreso al Área Metropolitana Mendoza sino también la conexión intra- departamental (conexión Norte /Sur), de Guaymallén, departamento más poblado del Área Metropolitana de Mendoza que cuenta con el mayor parque automotor y cantidad de recorridos del transporte público.

Las obras están pensadas en base a las demandas actuales del Área Metropolitana de Mendoza, acordes con el crecimiento poblacional; generando la infraestructura necesaria para cubrir la demanda derivada del crecimiento natural de la urbe, subsanando los actuales problemas de congestión vehicular y el déficit de conexión tanto a nivel departamental como metropolitano y evolucionando hacia la concreción de una movilidad urbana sostenible, tal como lo prevé el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (Ley 8999).

Una vez que entre en funcionamiento, el tramo intervenido con el proyecto tendrá un carácter de vialidad urbana multimodal. El Parque Lineal aportará beneficios al AID aumentando la accesibilidad espacios verdes urbanos.

Desde el nivel de aceptabilidad social, el 90% de la población está de acuerdo con la ejecución del proyecto.

Por lo que se concluye que el proyecto es viable desde la evaluación de su Impacto Ambiental, ya que los beneficios superan ampliamente los potenciales impactos negativos, principalmente asociados a la obra civil, los cuales son totalmente controlables mediante la implementación del Plan de Control y Vigilancia Ambiental (PCVA) planteado para este proyecto. Por otro lado, es viable desde su impacto territorial, ya que es coherente con la planificación provincial y municipal de dicho territorio urbano a consolidar.



DATOS GENERALES

Solicitante responsable de la obra o actividad

Nombre de la persona Física o Jurídica

Subsecretaria de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial – Gobierno de Mendoza.

Domicilio legal

Peltier 351 7mo piso, Ciudad de Mendoza

Representante Técnico: Emanuel Juan

Teléfono: 2615748450

Mail: ejuan@mendoza.gov.ar

Responsable de la confección de la MGIA

Mgter. Lic. Natalia Fernández

DNI: 27.785.089

Domicilio: Monseñor Orzali 697 PA. Las Heras.

Teléfono: 0261-154696259

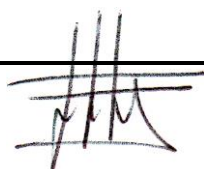
Mail: najufernandez@gmail.com / tao.gestionintegral@gmail.com

Nº de Registro de Consultores SAYOT: 0019

Nº de Registro de Consultores RNCEA: 261

Equipo Profesional

Nombre y Apellido	Especialidad	Rol en la MGIA
Ana Pesquin	Socióloga	Aceptabilidad Social
Misael Palacios	Ingeniera en RNR	Aceptabilidad Social
Matías Valdivia	Ingeniero Civil	Estudio de Tránsito



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SUS ACCIONES

Denominación y localización del proyecto

El "PROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES ACCESO ESTE" contempla una serie de intervenciones sobre la traza actual de la Ruta Nacional N°7, desde la intersección de la Rama Este de la Costanera (ingreso a la Ciudad Capital de la Provincia de Mendoza) transitando por el Municipio de Guaymallén hasta la calle Arturo González. Consta de un recorrido total de 11,36 km.

El proponente es la Subsecretaria de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial – Gobierno de Mendoza en el marco del Convenio Obras Viales (Decreto N°1.165/2025) que Permite a Mendoza asumir la ejecución de obras públicas, conservación y mantenimiento de tramos clave de rutas nacionales como son la 7, la 40 y la 143. El diseño del Anteproyecto ha sido realizado en conjunto con personal Técnico del Municipio de Guaymallén por estar localizado en su territorio y por ser el principal receptor de los impactos del mismo.

Las obras previstas se definen en dos tramos según su singularidad, según sean trabajos de mantenimiento (Tramo I) o trabajos de mejoramiento (Tramo II); siguiendo lo definido en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (DNV, 2007:54).

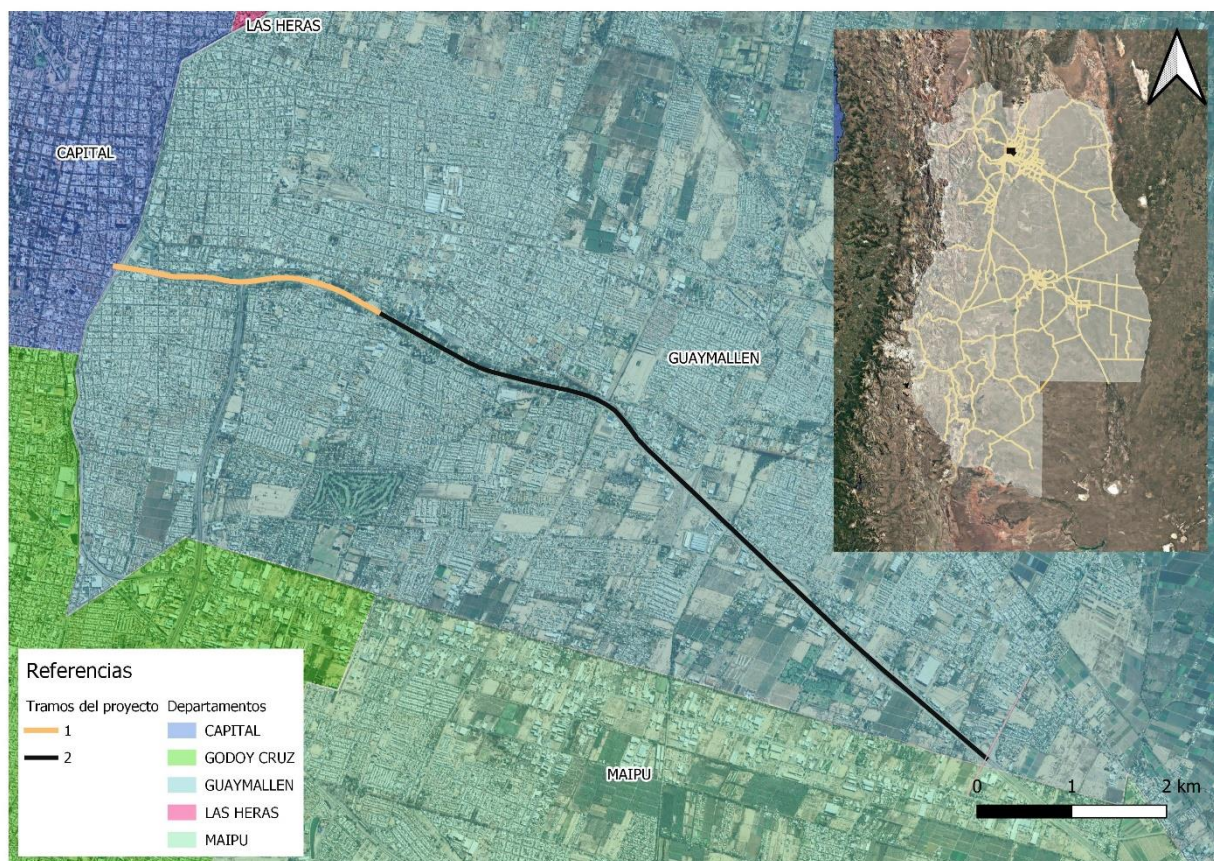
El Tramo I va desde Avda. Gobernador Ricardo Videla a Calle Sarmiento/Estrada (3.06 km.), el Tramo II va desde Calle Sarmiento/Estrada a Calle Arturo González (8,3 km.).

El tramo que reviste mayor intervención, es el tramo entre Calle Sarmiento/Estrada – Calle Arturo González de 8,3 km, ya que en él se propone la ampliación de una tercera trocha en ambos lados (sentidos), la intervención en ocho intercambiadores de los cuales tres son nuevos y la ampliación del parque Lineal.

Esta obra se relaciona directamente con el proyecto de mantenimiento del tramo de la RN7 comprendido entre calle Arturo González y Variante Palmira (18,70 km.), denominado Tramo III, prontamente a licitar en el marco de otro procedimiento de evaluación de impacto ambiental.



Figura 1: Localización del proyecto



Elaborado en base a datos del SIAT

Objetivos del proyecto

Las obras están pensadas en base a las demandas actuales del Área Metropolitana de Mendoza, acordes con el crecimiento poblacional; generando la infraestructura necesaria para cubrir la demanda derivada del crecimiento natural de la urbe, subsanando los actuales problemas de congestión vehicular y el déficit de conexión tanto a nivel departamental como metropolitano y evolucionando hacia la concreción de una movilidad urbana sostenible, tal como lo prevé el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (Ley 8999).

El presente Proyecto de intervención urbana integral sobre esta importante arteria para mejorar la infraestructura para vehículos livianos, ómnibus y camiones y peatones en un recorrido total de 11,36 km, tiene como objetivos:

El proyecto busca agilizar el tránsito, optimizar la conexión norte sur dentro del área metropolitana y.

a) descongestionar el embudo que se produce en el ingreso y egreso vehicular desde el Este al Área Metropolitana a partir de la construcción de una tercera trocha hacia ambos lados agilizando la circulación de más de 100.000 vehículos;

b) ejecutar obras de mantenimiento del tramo I que actualmente se encuentra en mal estado;

c) mejorar la conexión Norte – Sur en el tramo II, tanto vial como peatonal, interviniendo en 8 intercambiadores (cruces).

Tramo I: Avda. Gobernador Ricardo Videla - Calle Sarmiento/Estrada. 3,06 km.

En este sector, las obras a ejecutar, son:

- Fresado en el ancho total de calzadas (mínimo 5cm hasta contar con estudio de deflectometría).
- Repavimentación con carpeta de concreto asfáltico 5 cm (100% triturado)
- Señalización horizontal
- Señalización Vertical

En este tramo ya se ejecutó la tercera trocha, por lo que se debe mejorar la seguridad vial mediante trabajos menores. No se prevé en este sector ninguna obra de ampliación de calzadas, sólo recuperar lo existente, mejorando la iluminación y señalizaciones tanto vertical como horizontal.

Tramo II: Calle Sarmiento/Estrada – Calle Arturo González 8,3 km.

El principal objetivo de las obras previstas en este tramo es el de descongestionar el embudo que se produce en el ingreso y egreso vehicular desde el Este al Área Metropolitana, principalmente en horas pico, sin embargo, durante las horas intermedias el nivel de uso permanece alto.

Circulando desde Ciudad hacia el Este, a la altura de Calle Sarmiento, se produce un embudo ya que se circula por 3 carriles y en este punto la calzada se reduce a 2 carriles, por lo que se prevé la construcción de una tercera trocha que permita la fluidez del tránsito con más comodidad y mayor seguridad.

Al ejecutarse las obras necesarias para la concreción de la tercera trocha entre Calle Sarmiento/Estrada – Calle Arturo González, se ampliará la extensión del tramo ya existente con 3 trochas (Tramo I) de 3,06 km a 11,36 km.

La tercera trocha se realizará aproximadamente entre el cruce de Houssay y Urquiza hacia los laterales del acceso. Luego, se avanzará sobre el cantero central.

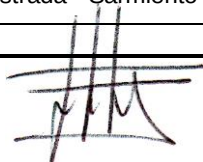
El Acceso Este, además de ser una arteria fundamental para el ingreso y egreso a la Ciudad de Mendoza, también resulta una barrera entre las tramas urbanas, principalmente barriales que se han desarrollado al Norte y Sur de éste, por lo que resulta necesario intervenir con diferentes obras en cruces en ambas direcciones, generando conexiones claras de movilidad vial, bicicletas y peatones.

Por lo expuesto, en este sector jurisdicción correspondiente al Departamento de Guaymallén, se propone realizar una **tercera trocha de circulación y la intervención en los siguientes intercambiadores**, lo cual resulta necesario ya que el diseño actual del Acceso Este funciona como barrera entre los sectores Norte y Sur de la ruta, altamente poblados.

Los intercambiadores a intervenir están localizados en la intersección del Acceso Este con las siguientes calles:

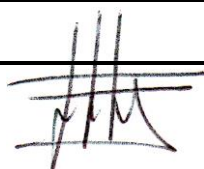
Tabla 3: Obras a realizar en los intercambiadores

Intercambiador	Comentarios
Estrada - Sarmiento	Prog. 0+000



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Intercambiador	Comentarios
	Conservación de puente existente. Alteo de calzadas principales desde Prog 0+000. Construcción de ramas de entrada SE y salida EN.
Houssay – Rosario (nuevo)	Prog. 0+440 Alteo de calzadas principales. Puente a construir, viaducto de 4 carriles. Se genera un alteo de la rasante del acceso este con puente elevado y por debajo se conectan con cruce a nivel las calles Houssay y Rosario. Construcción de calle a nivel entre colectoras, con 4 carriles. No se generan ramas. Se demuele la pasarela existente. Ver plano AEG-PA-01-01-R3 .
Soldado Desconocido	Prog. 0+745 Alteo de calzadas principales. Demolición de túnel. Se genera nuevo cruce peatonal y biciesenda a nivel en línea con el ingreso este del Mendoza Plaza Shopping. Ver plano AEG-PA-01-01-R3 .
Azcúenaga – Avellaneda (nuevo)	Prog. 0+920 Alteo de calzadas principales. Se generan ramas de entrada y salida EN, NO, OS y SE desde la nueva rasante de la RN7. Terraplén. Se demuele pasarela existente. Puente elevado a construir. Construcción de calle a nivel entre colectoras, con 4 carriles. Ver plano AEG-PA-01-02-R3 .
Rondeau – Arenales	Prog. 1+425 Altimetría a conservar. Puente a ampliar según tipología de puente existente. Construcción de ramas nuevas de entrada y salida EN, NO, OS y SE. Se construyen dos nuevas rotondas (norte y sur). Construcción de calle entre rotondas, con 4 carriles. Ver plano AEG-PA-01-02-R3 y AEG-CT-04-01 .
Urquiza (nuevo)	Prog. 2+040 Puente a construir. Se genera un alteo de la rasante del acceso este y se construye puente elevado. Se generan ramas desde la nueva rasante de la RN7 (EN, NO, OS y SE). Terraplén. Muro estribo puente. Construcción de calle a nivel entre rotonda y colectoras Sur, con 4 carriles. Construcción de rotonda entre calle Urquiza y colectoras Norte. Ver plano AEG-PA-01-03-R3 .
Holmberg – Tirasso	Prog. 3+850. Puente a conservar. Ampliación de trocha hacia el cantero central. Reconstrucción de calzada en calle Holmberg-Tirasso. Construcción de ramas nueva calle Holmberg SE. Construcción de rotonda entre calle Tirasso y colectoras Norte. Construcción de rotonda entre calle Holmberg y colectoras Sur. Colectoras Norte y Sur sin intervención. Ramas EN, NO y OS sin intervención. Ver plano AEG-PG-01-01-R3 .
Elpidio González	Prog. 5+205 Altimetría a conservar. Puente a conservar. Conservación de calle existente. Construcción ajuste altimétrico de ramas de entrada y salida EN, NO, OS y SE. En esta progresiva la ampliación de trocha se realiza hacia el cantero central. Plano en elaboración a la fecha de la elaboración de la MGIA.
Ponce	Prog. 6+654 Altimetría a conservar. Puente a conservar. Conservación de calle existente. Construcción ajuste altimétrico de ramas de ramas de entrada y salida EN, NO, OS y SE. En esta progresiva la ampliación de trocha se realiza hacia el cantero central. hasta calle Arturo González. Plano en elaboración a la fecha de la elaboración de la MGIA.



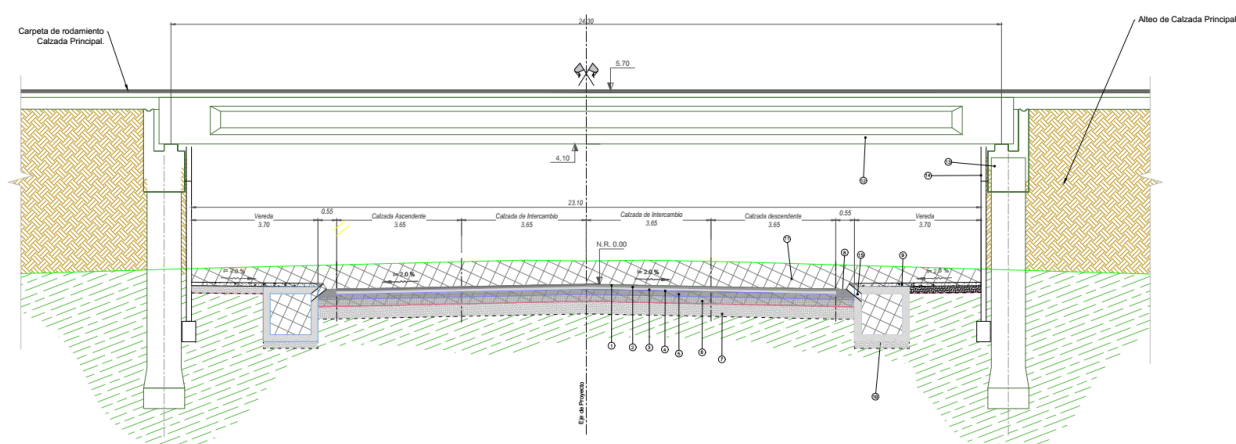
Los cruces contarán con dos trochas de cada lado y veredas peatonales. Las veredas tienen un ancho suficiente como para que circule un ciclista.

La intervención en los cruces genera la necesidad de modificar las ramas de ascenso y descenso (ajustes altimétricos) adaptado a la velocidad de diseño para la aceleración y desaceleración del vehículo. Se busca que, cambiando la geometría con esta obra, se promueva una circulación más fluida y segura en los intercambiadores.

También se intervendrán las colectoras con la normalización de la circulación que actualmente es bastante confusa consistente en mejoras en la señalización y la iluminación, sumado a las obras que actualmente se han realizado por parte del municipio de Guaymallén.

Los **cruces peatonales** actuales son en altura y con acceso a través de escaleras, lo que los hace de accesibilidad restringida, localizados en Houssay y Soldado Desconocido (altura del shopping) y pasando Azcuénaga - Avellaneda se eliminarán. Se mantiene el paso que existe a altura del predio de la Virgen ya que cuenta con rampas. Los nuevos pasos peatonales proyectados son tres (uno más de los actuales) y coincidentes con las intervenciones en Houssay – Rosario, Azcuénaga – Avellaneda y Urquiza, siendo pasos a nivel de acceso universal (Ver planos **AEG-PT-02-01-R3** y **AEG-PT-02-01-R3**).

Figura 2: Perfil de cruces con 4 carriles y vereda



Estas intervenciones pretenden generar un reordenamiento integral en el acceso más importante del Área Metropolitana del Gran Mendoza, que llega a los 100.453 vehículos entre progresivas 1041,59 (Avda. Gobernador Videla y 1037,44 Arenales) de acuerdo a censos de DNV del TMDA.

El **alcance** de este Proyecto permitirá mejorar sustancialmente no sólo lo referente al ingreso y egreso al Área Metropolitana Mendoza sino también la conexión intra- departamental (conexión Norte /Sur), de Guaymallén, departamento más poblado del Área Metropolitana de Mendoza que cuenta con el mayor parque automotor y cantidad de recorridos del transporte público.

Se contempla, también, la *adecuación de los servicios* afectados temporalmente por la obra, la adecuación del sistema de riego y de los drenajes pluviales buscando mitigar las inundaciones que se producen en algunas zonas del Acceso Este y su entorno ante las típicas lluvias torrenciales de Mendoza.

El proyecto lleva asociadas **obras de drenaje** (Ver detalle en Anexos):

- a) Se realizarán tres nuevos **cruces de nivel**, Calle Rosario, Calle Avellaneda y Calle Urquiza, en ellos se realizarán canales paralelos a las calzadas, más **nuevos canales** en Calle Arenales, con lo que conforman cuatro cruces hidráulicos.
- b) **Drenajes transversales**: existen drenajes transversales de 600 mm de diámetro que deben ser reconstruidos, porque poseen mal estado de conservación y de difícil mantenimiento, por lo que se redimensionarán a 1.50 m por 1.50 m, para su mejor conservación. Para los drenajes, visto que muchos están obturados se toma un total de 300.00 m.
- c) **Lagunas de retención**: se construirán lagunas de retención, de modo de retener y laminar el pico del hidrograma de crecidas en los espacios verdes de Estrada – Sarmiento, Tirasso, Ponce y Arturo González.
- d) **Cunetas normales** de 0.6m por 0.6 m en Calle Lateral Sur de la RNNº7.
- e) Un punto crítico es la zona de Calle La Purísima, donde hay una depresión y se inunda la calle, por lo cual se evalúa un **sistema de infiltración**.
- f) **Revestimiento Hijuelas de Riego**: Se revestirán las hijuelas de riego que atraviesan la Ruta Nacional N°7, que hoy se hallan en tierra, tomando una sección general de 1.50 m por 1.50 de hormigón armado, en la zona de influencia de la Ruta. Longitud total: 562 m

Las **islas de equipamiento existentes** en los parques lineales se mantendrán y en el caso que sea necesario, se trasladarán, pero en ningún caso se suprimirán.

Otro punto relevante, son las **mejoras urbanas** proyectadas en las colectoras dentro del territorio del departamento de Guaymallén con nuevas veredas, esquinas, apeaderos de transporte público y alumbrado, inversión ya comenzada y realizada con presupuesto de la Municipalidad de Guaymallén. Esta inversión permitirá a los futuros concesionarios poder utilizarlas para el desvío de las futuras obras a ejecutar en el proyecto de ampliación de calzadas y nuevas intersecciones.

En Anexos, se incorpora Planos de las Obras proyectadas para el Tramo II y Paisajismo y Sistema de Riego de la extensión del parque lineal desde La Purísima a Arturo González elaborados por la Dirección de Obras Municipales - Municipalidad de Guaymallén (julio de 2025).

Las conclusiones de este estudio exponen que inclusive en la adopción de parámetros tanto de resistencia como de tránsitos se han adoptados valores ligeramente conservadores dando resultados óptimos en todos los casos.

En este tramo se incluyen las obras asociadas a la Ampliación del parque lineal en la que se incluirá la reforestación asociada a los forestales extraídos en el tramo II.

Se prevén trabajos de reforestación y reposición de especies arbóreas y arbustivas nuevas, interviniendo un sector que abarcará 8 km de longitud, lo que duplica el área existente del **parque lineal** del Acceso Este. Actualmente, dicho parque va desde Mitre a La Purísima, previendo su extensión desde La Purísima hasta Arturo González (hoy inexistente), lo que redundará en **importantes aportes positivos, no sólo a nivel ambiental, sino también, a nivel social y paisajístico**.

Se prevé la incorporación de aprox. 4.700 forestales más que los existentes en la actualidad en aprox. 3,7 nuevas hectáreas. En esta intervención se realizará la reforestación asociada a la afectación de los forestales del Tramo II.

Se utilizarán aguas de derecho superficial, asignadas actualmente a los terrenos abarcados por la obra, las cuales se encuentran empadronadas en el DGI a Título de PROVINCIA DE



MENDOZA CC1065-PP16 y CC1064-PP13, administradas por la Inspección Mathus Hoyos de la Segunda Zona de Riego Río Mendoza.

Dichas aguas serán acumuladas en cuatro cisternas (como alternativa a los reservorios planteados inicialmente) convenientemente ubicados (ver planos en Anexos). El dimensionamiento de las cisternas es ajustado a la demanda, frecuencia con que se recibe el agua y el espacio disponible y su topografía.

Método de riego: los árboles y pasto de los canteros laterales y nudos de viales se regarán por aspersión movible manualmente, en un esquema de circuito de riego periódico. A su vez se ha previsto que el sistema sea dual permitiendo conducir agua hasta puntos críticos para regar a manto si fuera necesario.

Diseño de riego: el sistema es dual, función principal regar por aspersión mediante bomba de alta presión y eventualmente permite regar a manto.

Se contempla la posibilidad de aplicar una lámina de riego equivalente a 7 mm diarios durante un tiempo de riego acorde a las disponibilidades de agua y horas diurnas de trabajo.

A los efectos de simplificar y dar flexibilidad al sistema, la tubería principal de conducción es de un solo diámetro no telescópica.

Los sectores de mayor superficie se riegan con aspersores móviles de 1.5 pulgadas con un alcance 25 m, conectados a bornas de acceso mediante mangas superficiales e instalados sobre trípodes, los sectores lineales angostos serán regados con aspersores pequeños de 0.5 pulgadas y 10 m de alcance (regulables), montados sobre válvulas tipo quick coup enterradas.

Todo ello en un esquema circuito de cantidad de aspersores simultáneos por posición, con un tiempo y frecuencia de riego definidos.

El sistema estará compuesto por 4 equipos de riego individuales e independientes de similares características, diseño y condiciones de uso, cada uno de ellos vinculado a una cisterna de agua en particular.

Las trazas de tuberías y áreas de influencia de riego podrán ser adaptadas a las dimensiones y condicionamientos tanto de terreno como de proyecto ejecutivo.

Equipos de bombeo: las bombas para el servicio de riego presurizado son centrifugas y están descriptas anteriormente. Deberán estar instaladas en recintos acordes a su tamaño, ventilación y resguardo, con los tableros eléctricos adecuados para su operación y protección. Succionaran desde las cisternas mediante tuberías que comunicaran con cámaras de succión adecuadamente dimensionadas.

En Anexos, se incorpora Planos de Paisajismo y Sistema de Riego de la extensión del parque lineal desde La Purísima a Arturo González elaborados por la Dirección de Obras Municipales - Municipalidad de Guaymallén (julio de 2025).

Beneficiarios

- Usuarios de la RN7

Específicamente, se verán beneficiadas las personas que residan o posean comercios en el AID y AII o que asistan hacia los asentamientos urbanos en el área de influencia directa, al mejorarse la circulación y fluidez del Acceso Este por la ampliación de los carriles y la mejora en las colectoras y cruces transversales.



Asimismo, se beneficiarán los pobladores de departamentos del Este que viajan cotidianamente al Área Metropolitana y los visitantes y turistas que arriban tanto en vehículos particulares como en transporte de media y larga distancia a la Ciudad de Mendoza y al resto de los departamentos del Área Metropolitana.

Se espera que, durante la fase de operación del proyecto, se disminuyan notablemente los accidentes viales en la zona y aporte mayor seguridad vial, tanto para los rodados como para peatones y ciclistas.

Por otro lado, se estima un aumento de conectividad urbana y reducción de tiempo de circulación.

- Actividades industriales, comerciales y de servicios

Las actividades industriales, comerciales y de servicios se verán favorecidos por la mayor accesibilidad.

- También se considera que se verán favorecidos por la mayor accesibilidad y reducción de tiempos de circulación en condiciones de seguridad los servicios de educación y salud prioritariamente.

- Población de los barrios aledaños

Por mejora en la calidad de vida, debido a la mayor eficiencia en la fluidez vehicular que reducirá riesgos de accidentes y posibles daños en el material rodante, así como la ejecución de pasos peatonales a nivel de accesibilidad universal. Se facilita el acceso a los predios frentistas y la integración territorial de ambos lados del eje de proyecto. También es muy importante el aporte a la calidad de vida dado por la ampliación de superficie de parque lineal equipado.

- Actividades económicas inducidas

Durante la construcción de la obra, se verán beneficiadas las actividades económicas relacionadas con adquisición de áridos, materiales de construcción, herramientas y maquinarias. También servicios como la provisión de viandas, alquiler de baños químicos, alquiler de container para residuos, servicios profesionales puntuales como higiene y seguridad, otros.

Examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada

El Municipio de Guaymallén, conjuntamente con el Gobierno Provincial, se encuentran ajustando los **Pliegos de llamado a Licitación**, tanto los Generales como Particulares del **Proyecto Vial y Urbano Integral** antes descripto, en función de estudios específicos, cotejando la mejor solución proyectual y constructiva que permita lograr los objetivos del proyecto con una mínima afectación a las actividades colindantes en la etapa de construcción y la maximización de beneficios en la de operación, considerando especialmente:

- Propiciar la movilidad urbana sostenible: diferenciación de carriles viales, bisisendas y peatonales de acceso universal.
- Lograr el menor impacto en los parques lineales colindantes existentes, así como la ampliación de los mismos a fin de generar una mejor calidad de vida.
- Definir el diseño de las obras de arte necesarias para lograr la eficiencia y eficacia en los sistemas de drenaje.



- Preservar el normal funcionamiento de las infraestructuras de servicios cuya traza transcurre en forma paralela o transversal al recorrido de la obra vial proyectada.

Cabe aclarar que los Proyectos Ejecutivos de las obras serán desarrollados en función de los Pliegos Licitatorios por parte de las Empresas Constructoras oferentes.

Si bien no hay alternativas de proyecto, al momento de la evaluación se están discutiendo a nivel de equipo formulador las siguientes variables:

- ✓ **Porcentajes de Pendientes longitudinales:** Se estudia la solución óptima entre pendientes mínimas con mejores prestaciones para los usuarios de la calzada principal en contraposición de la disminución del espacio de parqueizado, el cual se vería beneficiado al utilizar pendientes mayores y la construcción de terraplenes de menor altura. La solución de compromiso responderá a un intermedio entre ambas situaciones. Se plantea la inclusión de muros de contención de talud en zonas de avance sobre el parque lineal actual.
- ✓ **Geometría de ramas:** El desarrollo de las mismas depende de parámetros de diseño de ingeniería relacionados a distancias de frenado de vehículos y distancias de aceleración. De la definición de la velocidad de diseño surgirán los desarrollos necesarios de ramas, los cuales impactarán en la superficie de utilización de parque.

Superficie a ocupar

La superficie del terreno a considerar por posibles afectaciones está representada por la porción del territorio necesaria para la modernización y construcción de las obras, principal y complementarias del proyecto, es decir de su Área Operativa.

En su TRAMO I abarca una superficie aproximada de **42,84 ha**, cifra que resulta de considerar la longitud del trazado de la obra de 3,06 km y un ancho de afectación promedio a lo largo de la traza de 140 m entre colectoras, el cual se amplía en las zonas de algunos intercambiadores a fin de contemplar alguna obra de reparación puntual necesaria en los mismos.

En su TRAMO II, abarca una superficie aproximada de **116,2 ha**, cifra que resulta de considerar la longitud del trazado de la obra de 8,3 km y un ancho de afectación promedio a lo largo de la traza de 140 m entre colectoras, el cual se amplía en las zonas de algunos intercambiadores.

Es importante mencionar que ya existe una afectación en el sitio debido a que es una traza existente a la que se agrega una trocha y a la que se mejora el diseño estructural de los intercambiadores existentes, más la realización de dos nuevos a fin de eficientizar la conectividad Norte – Sur, estos son los sectores puntuales que recibirán las mayores afectaciones.

Inversión a realizar

El presupuesto estimado según anteproyecto es de **TREINTA Y NUEVE MILLONES de DOLARES** considerando el Proyecto Vial y Urbanístico Total, el cual se sub divide en:

- Un monto aproximado de VEINTISIETE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTE MIL DOLARES en la construcción de la tercera trocha.



- Un manto aproximado de SIETE MILLONES SETESIENTOS SESENTA Y UN MIL DOLARES en los tramos a re-encarpetar.
- Un monto aproximado de TRES MILLONES CUATROCIENTOS DIECINUEVE MIL DOLARES en las obras urbanísticas de ampliación de parques lineales y otras.

Los precios en pesos argentinos utilizados para calcular el presupuesto de la obra son con base diciembre del 2024. Se realizó la conversión del presupuesto a dólares usando un valor de 1200 \$/U\$S.

Personal a emplear

El personal a emplear durante el período de obra se podrá definir según propuesta de Empresa Contratista ganadora de la licitación de las obras. Esta cantidad puede ser variable de acuerdo a las tareas a realizar, ello implica que en algunos momentos se puede incrementar y en otros disminuir. Se estima que el personal a emplear durante el período de obra será, en el pico de producción, de aprox. 350 personas considerando personal afectado a obra de forma directa (oficiales / ayudantes / choferes / laboratorio / etc.) e indirectos (talleres/subcontratos/vigas de puentes en fábrica, etc.).

En la etapa de operación y mantenimiento se refiere al personal del Municipio de Guaymallén a cargo del Parque lineal: un operario por sector, ocho operarios en total. Adicionalmente, a personal relacionado al mantenimiento de la infraestructura. No se generarían nuevos puestos.

Duración de la Obra

La etapa de construcción del proyecto para el Tramo I y II tiene una duración de 30 meses.

Detalle de actividades previstas durante la construcción

Conforme al anteproyecto realizado, los principales trabajos que éste involucra son los siguientes:

Tabla 4: Actividades involucradas

ÍTEM	DESIGNACIÓN	Un	CANTIDAD
1	DESBOSQUE, DESTRONQUE Y LIMPIEZA DE TERRENO	ha	8,27
2	ERRADICACIÓN DE ÁRBOLES, EXTRACCIÓN DE TOCONES Y FORESTACIÓN.		
	A) Erradicación de árboles y tocones.	un	195,00
	B) Provisión de forestales.	un	585,00
	C) Plantación y mantenimiento de forestales.	un	585,00
3	EXCAVACIÓN PARA FUNDACIONES DE OBRAS DE ARTE	m ³	310,80
4	EXCAVACIÓN NO CLASIFICADA	m ³	14.811,00
5	TERRAPLENES CON COMPACTACIÓN ESPECIAL	m ³	148.518,00
6	DEMOLICIONES		
	A) Pavimentos.	m ²	52.528,00
	B) Parada de Buses.	un	5,00

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

ÍTEM	DESIGNACIÓN	Un	CANTIDAD
	C) Demolición de Cabezales de Alcantarillas.	un	12,00
	D) Demolición de Cordones de Hormigón.	m	3.050,00
	E) Demolición de Pasarelas Peatonales.	gl	3,00
	F) Demolición Cabezales Túnel Calle Soldado Desconocido.	un	2,00
7	FRESADO DE CARPETA Esp.= 0,05m		
	A) Tramo Avda. Costanera Ricardo Videla - Calle Sarmiento.	m ²	75.372,00
	B) Tramo Sarmiento - Ponce	m ²	35.066,15
	C) Tramo Tirasso - Intersección Variante Palmira	m ²	305.850,00
8	DESMONTAJE DE DEFENSAS FLEX-BEAM	m	5.823,00
9	BASE DE AGREGADO PÉTREO Y SUELO		
	A) Espesor 0,15m Para Estructura de Pavimento Flexible	m ³	15.216,32
	B) Espesor 0,10m	m ³	11.326,40
10	SUB-BASE DE AGREGADO PÉTREO Y SUELO		
	A) Espesor 0,20m Para estructura de Pavimento Flexible	m ³	21.120,60
	B) Espesor 0,40m bajo Pavimento de Hormigón	m ³	1.120,00
11	Suelo Seleccionado		
	A) Espesor 0,20m Para estructura de Pavimento Flexible	m ³	18.329,64
12	IMPRIMACIÓN CON MATERIAL BITUMINOSO	m ²	145.508,85
13	CARPETA DE MICROCONCRETO ASFÁLTICO EN CALIENTE INCLUIDO RIEGO DE LIGA e=3cm	m ²	137.146,00
14	CARPETA DE CONCRETO ASFÁLTICO CONVENCIONAL EN CALIENTE INCLUIDO RIEGO DE LIGA e=5cm (100% Triturado)		
	A) Tramo Avda. Costanera Ricardo Videla - Calle Sarmiento.	m ²	75.372,00
	B) Tramo Sarmiento - Ponce	m ²	111.896,00
	C) Tramo Tirasso - Intersección Variante Palmira	m ²	305.850,00
15	CARPETA DE CONCRETO ASFÁLTICO CONVENCIONAL EN CALIENTE INCLUIDO RIEGO DE LIGA e=3cm	m ²	36.603,00
16	BASE NEGRA INCLUIDO RIEGO DE LIGA e=6cm		
	A) Para Calzadas Principales y Ramas e=6cm	m ²	132.796,00
	B) Para Calzadas Principales y Ramas e=7cm	m ²	132.796,00
17	PAVIMENTO DE HORMIGÓN ESP.= 22 cm	m ²	6.500,00
18	HORMIGÓN H-13	m ³	160,00
19	HORMIGÓN H-21	m ³	635,00
20	ACERO ESPECIAL ADN 420 COLOCADO	t	23,00
21	ALCANTARILLAS Z-2915-i L=6m h=4m	m	20,00
22	PROVISIÓN Y COLOCACIÓN DE REJAS PARA BOCAS DE LIMPIEZA	un	30,00
23	COSNTRUCCION PUENTE HOUSSAY - ROSARIO	GL	1,00
24	CONSTRUCCIÓN PUENTE AZCUÉNAGA - AVELLANEDA	GL	1,00
25	AMPLIACIÓN PUENTE RONDEAU - ARENALES	GL	1,00
26	CONSTRUCCIÓN PUENTE URQUIZA	GL	1,00
27	MURO MECÁNICAMENTE ESTABILIZADO	m ²	1.500,00
28	CONSTRUCCIÓN DE CORDONES DE HORMIGÓN		

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

ÍTEM	DESIGNACIÓN	Un	CANTIDAD
29	A) Cordón Banquina	m	2.023,00
	B) Cordón Montable. Delantal Para Camiones	m	198,00
	C) Cordón Altura Variable para Narices e Isletas	m	2.025,00
30	CONSTRUCCIÓN DE CUNETAS		
	A) Cuneta Trapecial Tipo Municipal	m	1.692,00
	CONSTRUCCIÓN DE VEREDA DE H°	m²	3.384,00
31	BARANDA METÁLICA CINCADA PARA DEFENSA	m	9.565,00
32	DEFENSA RÍGIDA NEW JERSEY	m	2.120,00
33	DEMARCAACION HORIZONTAL		
34	A) Pintura Blanca y Amarilla por Pulverización		
	1 - Tramo 1 – Avda. Costanera - Calle Sarmiento		1.500,00
	2 - Tramo 2 - Calle Sarmiento - Carril Ponce		3.320,00
35	3 - Tramo 3 - Carril Ponce - Intersección Variante Palmira		10.000,00
	B) Pintura Blanca por extrusión en 3 mm		
	1 - Tramo 1 – Avda. Costanera - Calle Sarmiento		240,00
36	2 - Tramo 2 - Calle Sarmiento - Carril Ponce		265,00
	3 - Tramo 3 - Carril Ponce - Intersección Variante Palmira		1.010,00
	C) Pintura Blanca por extrusión en 5 mm	m²	450,00
37	SEÑALAMIENTO VERTICAL		
	A) Restricción y Prioridad	m²	87,00
	B) Prevención	m²	64,00
38	C) Informativas	m²	297,60
	ILUMINACIÓN Y RETIRO DE ALUMBRADO EXISTENTE.	gl	1,00
	TRASLADO RED ELECTRICAS	gl	1,00
39	PROTECCION DE CRUCE DE GASODUCTO	gl	1,00
40	TRASLADO DE RED DE AGUA	gl	1,00
41	TRASLADO RED FIBRA ÓPTICA Y TELEFONIA	gl	1,00
42	MOVILIDAD PARA EL PERSONAL DE INSPECCIÓN DE OBRAS (3 vehículos)	km	22.500,00
43	LOCAL PARA EL PERSONAL DE INSPECCIÓN DE OBRAS	mes	25,00
44	SEÑALAMIENTO DE OBRA EN CONSTRUCCIÓN.	mes	24,00
	MOVILIZACIÓN DE OBRA - DISPONIBILIDAD DE EQUIPOS, OBRADOR Y CAMPAMENTOS DEL CONTRATISTA	gl	0,00

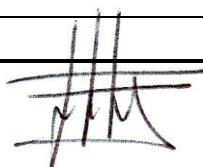
Fuente: Municipio de Guaymallén. Julio 2025

A. Detalle de actividades con potencial impacto socio- ambiental

Durante la Etapa de Construcción

Tabla 5: Actividades con potencial impacto-Etapa de construcción

General	Contratación de personal
	Contratación de servicios y adquisición de material de obra
	Movimiento de maquinarias y vehículos



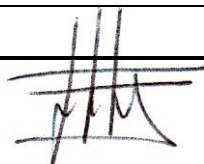
MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

	Consumo de agua, energía, combustible, áridos
	Acopio de materiales
	Acopio de sustancias peligrosas
	Mantenimiento de viales
	Comedor y Sanitarios
	Lavadero de vehículos
	Acopio de residuos
Preparación del terreno	Liberación de traza - limpieza de terreno - Desvíos
	Erradicación de árboles, extracción de tocones.
	Retiro de defensas flex-beam, postes, luminarias, otros.
	Relocalización de servicios (energía eléctrica, gas, agua de riego, fibra óptica)
	Demolición y afectación de infraestructura existente (pavimentos, parada de buses, cabezales de alcantarillas, otros)
	Excavación/Movimiento de suelo
Obra civil	Control de tránsito, señalizaciones
	Terraplenes y banquetas
	Compactación subrasante
	Construcción paquete estructural
	Asfalto / Pavimentos
	Armado de estructuras (intercambiadores, rotondas)
	Construcción y mejoramiento de obras de drenaje (alcantarillas)
	Colocación de New Jersey y barandas metálicas de defensa
	Reconstrucción de activos (canales, tendidos eléctricos, servicios, otros)
	Demarcación con pintura
	Instalación de luminarias
	Señalización vertical / horizontal
	Construcción de paradas de transporte público
	Ampliación del Parque Lineal

Durante la etapa de operación y mantenimiento o funcionamiento

Tabla 6: Actividades con potencial impacto-Etapa de OyM o F.

Presencia y mantenimiento de la RN7 de obras	Presencia de Tercera Trocha
	Presencia y mantenimiento de nuevo parque lineal y el existente
	Intercambiador Houssay – Rosario
	Cruce Soldado Desconocido
	Intercambiador Azcuénaga - Avellaneda
	Intercambiador Rondeau - Arenales
	Intercambiador Urquiza
	Intercambiador Holmberg - Tirasso



	Intercambiador Elpidio González
	Intercambiador Ponce
	Pasos peatonales a nivel
	Paradas de transporte público
	Ramas de ingreso - egreso
	Mejoras urbanas en colectoras: nuevas veredas, esquinas y alumbrado
	Señalización y luminarias mejoradas
	Sistema de drenaje mejorado

B. Organización de la Obra

Organización de la Obra

En cuanto a la organización de la obra, la o las empresas contratistas deberán presentar un **cronograma de obras y sub-etapabilidad de las mismas**, lo que definirá el sitio del **obrador**. Se estima que el mismo irá cambiando en función de los avances de obra, ya que las mismas revisten un carácter de linealidad.

Dentro del predio destinado para el obrador se ubicará:

- Taller para vehículos livianos y pesados.
- Oficina.
- Depósito de materiales.
- Pañol (Acero, herramientas, maquinarias menores).
- Sanitarios.
- Comedor.
- Lavadero de vehículos.

Todo el acopio de materiales e insumos se realizará en el interior del espacio definido como obrador dentro del AO y se irán poniendo a disposición de la obra según su necesidad.

Los residuos serán dispuestos en el frente según categoría y luego trasladados a contenedores dentro del predio del obrador para su posterior retiro y disposición en lugares habilitados.

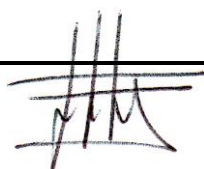
Los proveedores de materiales serán en su mayoría del Gran Mendoza.

Los horarios de trabajo serán de lunes a sábados habitualmente de 8 a 18hs con una hora de descanso para almorzar (13 a 14hs). Puede haber actividades que no se ajusten a este rango horario, en ciertas épocas se puede decidir comenzar antes, o en tareas específicas por conveniencia o ritmo de la obra, se decida trabajar en otro horario.

La seguridad contra incendios durante la obra se materializará con un sistema de matafuegos según normativa de Higiene y Seguridad.

Descarga y carga

Se dará principalmente durante las tareas de excavación y retiro de escombros dentro del Área Operativa. Se irán acopiando de manera provisoria en el frente de obra para su retiro continuo durante la jornada de trabajo hacia escombreras autorizadas.



Por otro lado, el resto de materiales de obra serán acopiados en los sitios destinados como obrador. Es posible que se cuente con un obrador móvil, ello será especificado por la empresa contratista.

Accesos a la obra

Los accesos a la obra serán caminos existentes, se llega a la misma desde RN N7 y desde calles perpendiculares a la misma.

Previsión de desvíos y avance de obra

Se trabajará en media calzada, en los tramos que lo permitan, utilizando las adecuaciones de los terraplenes en obra que permitan ello de modo de no interrumpir el tránsito en su totalidad. La empresa adjudicada deberá realizar antes del inicio de cada etapa el estudio de tránsito origen destino y recomendar los desvíos necesarios para el flujo histórico de tránsito, previendo un plan de señalización que efectivice los desvíos propuestos. Se implementará un Plan de Comunicación de manera anticipada.

Se deberá contar con un mínimo de un cartel cada 20m. en toda la extensión en donde se realicen los trabajos con indicaciones sobre los desvíos, velocidad reducida, máquinas trabajando, etc.

Se colocarán carteles indicadores desde 200m antes de la zona de obra que indique el desvío a otras arterias. La señalización permanecerá tanto durante el día como en la noche.

Se colocarán cierres rígidos y pasarelas en toda la extensión de la obra garantizando la circulación y seguridad peatonal, así como el balizamiento para desvíos vehiculares, cortes de calzada y/o reparaciones de calzada.

Interferencias

En el Tramo I las interferencias que podrían producirse son menores debido a las condiciones de las obras a realizar (mantenimiento). Es por ello que se tendrán en cuenta a fin de contemplar medidas de prevención, sin embargo, es en el Tramo II donde las tareas revisten de mayor complejidad.

En el **Tramo II**, donde se propone realizar la tercera trocha de circulación y una mejor conexión Norte – Sur interviniendo 8 intercambiadores; se ha detectado un conjunto de servicios de diversa importancia y complejidad para su traslado, reubicación y/o definición de medidas preventivas y de protección. Para esto se realizó una reunión con todas las prestadoras de servicios públicos para que prevean los ductos nuevos o reposiciones que deban realizar.

En sentido transversal al AO transcurre un colector aluvional, cruces varios de la red de riego, redes de agua potable, red cloacal, gas natural y líneas de transmisión eléctrica de 13,2 kv y 132 kv.

En cuanto a la red de fibra óptica, al encontrarse subterránea siguiendo el recorrido del Acceso Este, reviste de importancia contemplar medidas preventivas ante posibles daños en la Etapa de Construcción del presente Proyecto.

Finalmente, se han detectado canales de control del escurrimiento pluviales en la zona de la traza a intervenir, los cuales son contemplados especialmente en la definición del Proyecto Ejecutivo de las obras de arte necesarias a realizar.

En zonas con interferencias se requerirá autorización específica de la inspección previo al inicio de las obras.



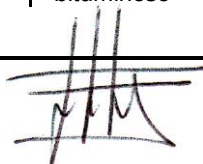
Deberá balizarse la ubicación de los servicios y se utilizarán las interferencias dadas por las distintas prestadoras. En la demolición de las cunetas, puentes y alcantarillas la empresa deberá entregar las rejillas a la inspección. Se protegerán las cajas de medición de servicios, y las bocas de registro de los mismos. Existen registros de telefónica, de EDEMSA, de ECOGAS, de Fibra Óptica que deberán mantenerse.

Tecnología a utilizar

La siguiente tabla es una guía indicativa de los equipos y herramientas necesarias para la ejecución de cada ítem previsto, la cual se encuentra sujeta a la definición de los correspondientes Pliegos Licitatorios.

Tabla 7: Equipos y herramientas

	DESIGNACIÓN	EQUIPOS / HERRAMIENTAS / SÓLO INDICATIVOS (deben ser propuestos por la Empresa Contratista y aprobados por la Supervisión)
1	Desbosque, destronque y limpieza de terreno	Retroexcavadoras, motosierras, palas y herramientas menores.
2	Erradicación de árboles, extracción de tocones y forestación.	Hoyadoras hidráulicas o trituradoras, barredora sopladora
3	Excavación para fundaciones de obras de arte	Excavadoras, retroexcavadoras, mini palas, camiones volquetes.
4	Excavación no clasificada	Excavadoras, retroexcavadoras, camiones volquetes, equipo reciclador.
5	Terraplenes con compactación especial	Rodillo liso, rodillo liso doble, rodillos neumático autopropulsado, pisón de mano o mecánico, motoniveladoras, compactadoras, aplanadoras, compactador manual.
6	Demoliciones	Acoplado regador de agua, acoplado tanque de agua. Excavadoras, retroexcavadoras, camiones, cargadoras, otros. Podrán utilizarse los equipos y métodos que se consideren idóneos, siempre y cuando se adopten las previsiones para que no se vean afectadas las instalaciones de servicios existentes (redes de cloaca, agua, gas, energía, teléfono, fibra óptica etc.), personas o bienes de terceros. La empresa no podrá comenzar los trabajos de demolición y traslado antes de contar con la aprobación del proyecto ejecutivo.
7	Fresado de carpeta	Fresadora de pavimento, fusor de asfalto, camión cisterna, otros.
8	Desmontaje de defensas flex-beam	Llaves, destornilladores, otros instrumentos menores.
9	Base de agregado pétreo y suelo	Motoniveladora, compactadores mecánicos, pavimentadoras, camión con hidrogrúa, rodillos, barredoras o sopladores mecánicos,
10	Sub-base de agregado pétreo y suelo	Compactación manual. Compactadores mecánicos como: rodillos lisos, rodillos con ruedas neumáticas, de placas vibratorias, de compactación hidráulica. Apisonadoras Mecánicas.
11	Suelo Seleccionado	Cribas y tamices
12	Imprimación con material bituminoso	Distribuidores de asfalto, camión imprimador, barredoras mecánicas, montados sobre llantas neumáticas; distribuidora de material asfáltico a



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

	DESIGNACIÓN	EQUIPOS / HERRAMIENTAS / SÓLO INDICATIVOS (deben ser propuestos por la Empresa Contratista y aprobados por la Supervisión)
		presión del tipo de autopropulsión, otros.
13	Carpeta de micro concreto asfáltico en caliente incluido riego de liga	La fabricación de la mezcla asfáltica en caliente es un proceso industrial, realizado en plantas productoras de mezcla asfáltica. Estas, son un conjunto de equipos mecánicos y electrónicos, en donde los agregados son combinados, calentados, secados y mezclados con cemento asfáltico para producir una mezcla asfáltica en caliente.
14	Carpeta de concreto asfáltico convencional en caliente incluido riego de liga	
15	Carpeta de concreto asfáltico convencional en caliente incluido riego de liga	
16	Base negra incluido riego de liga	Transporte en camiones del tipo volqueta. Distribuidor de asfalto. Camión regador de asfalto, Máquina pavimentadora. Compactación (rodillo tándem vibratorio, rodillo neumático). Minicargadora.
17	Pavimento de hormigón esp.= 22 cm	Equipos para Riego de Liga e imprimación a presión
18	Hormigón H-13	
19	Hormigón H-21	
20	Acero especial	La Contratista se proveerá solamente de hormigones producidos en plantas elaboradoras con dosificadores en peso y uso de camiones moto hormigoneros para su traslado. Extendedoras de hormigón, equipos vibradores, otros.
23 a 26	Construcción y ampliación de puentes	Llaves de combinación (estándar) y llave de dados, barras de alineación, punzón de clavos y ganchos de manejo. Aparejos.
27	Muro mecánicamente estabilizado	Maquinaria especializada según especificaciones de obra, por ej.: retroexcavadoras, grúas, camiones de volteo, compactadoras, terminadoras asfálticas, etc.
28	Construcción de cordones de hormigón	Grúa de montaje. Camiones con cubierta de protección.
29	Construcción de cuneta	Moldes, equipos de suministro de agua, mezcladoras, equipos para pesar agregados, caminos mezcladores, equipos para compactar y terminar el afirmado, equipos vibratorios.
30	Construcción de vereda H°	Ídem.
31	Baranda metálica cincada para defensa	Carretillas, hormigoneras, enrasadoras, compactadoras de placas, palas, vibradores de hormigón, sierras para hormigón, fresas ranuradoras, etc.
32	Defensa rígida new jersey	
33	Demarcación horizontal	El equipo, herramientas o demás implementos usados en la construcción deberán ser los adecuados para tal fin y proveerse en número suficiente para poder completar el trabajo dentro del plazo contractual.
34	Señalamiento vertical	Máquinas o pistolas para pulverización en caliente.
35	Iluminación y retiro de alumbrado existente.	Cartelería vial, según normas viales Mercosur, Ley Nacional de Tránsito y Pliegos Licitatorios.
36	Traslado red eléctricas	
37	Protección de cruce de gasoducto	Grúa o hidrogrúa, camión, retroexcavadora, camión mixer, equipos de compactación, herramientas eléctricas, equipos de medición eléctrica, Enrolladora de cable o malacate, Tableros portátiles y herramientas de conexión, etc.

	DESIGNACIÓN	EQUIPOS / HERRAMIENTAS / SÓLO INDICATIVOS (deben ser propuestos por la Empresa Contratista y aprobados por la Supervisión)
38	Traslado de red de agua	Retroexcavadora o excavadora hidráulica, camión volcador, camión cisterna, Compactadora de placa vibratoria o rodillo, Equipos de termofusión o electrofusión, etc.
39	Traslado red fibra óptica y telefonía	Microzanjadora o zanjadora de precisión, sopladora de cable de fibra óptica: Herramientas de empalme y medición, Equipos de topografía y georreferenciación, etc.
40	Movilidad para el personal de inspección de obras	Camionetas Tipo Furgon y tipo Daily equipadas con botiquín, barra remolque, matafuego o extinguidor de incendio, juego de balizas, caja con las herramientas necesarias para el normal mantenimiento, luminarias portátiles, etc.
41	Local para el personal de inspección de obras	Vivienda para el Personal de la Supervisión, ubicada dentro de la zona de la obra.
42	Señalamiento de obra en construcción.	Rige para este ítem el Pliego de Especificaciones Técnicas Generales de la DPV, Capítulo 18: Señalamiento de Obra en Construcción y los "Esquemas de Señalamiento Transitorio de la DNV (https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/esquemas_senalamiento07-05-19.pdf).
43	Movilización de obra - disponibilidad de equipos, obrador y campamentos del contratista	Obrador, laboratorio de obra, campamento contratista según Pliegos de Especificaciones Técnicas Generales. Luminarias portátiles.

Fuente: Municipio de Guaymallén. Julio 2025

Consumo de energía y combustibles por etapa y unidad de tiempo

En Obrador se utilizará energía de red y en cantera Grupo generador 400 KVA. El consumo se estima en 8000 KW/mes.

El consumo de combustible durante la etapa de obra se estima en 190.000 litros por mes, en promedio.

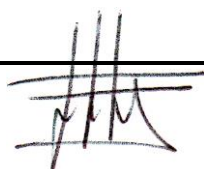
Consumo de agua, uso, fuente, calidad y cantidad por etapas

Las fuentes de agua previstas son canales de riego y reservas de agua en propiedades privadas. No se descarta el uso de un pozo.

El consumo de obra será cercano a los 40.000m³.

Explotación de yacimientos de suelo y/o canteras (áridos)

Se identificarán posibles canteras a utilizar ubicadas en el Área de Influencia Indirecta (AII) del Proyecto. Las mismas permiten realizar la correspondiente previsión de disponibilidades de materiales en la zona de obra.



En términos generales estas canteras han sido identificadas como fuentes de aprovisionamiento de dos tipos de suelos:

- Suelos seleccionados caracterizados por su pertenencia al tipo A4. Este tipo de suelos, ha mostrado un comportamiento altamente satisfactorio para la conformación de material de terraplén.
- Obtención de materia granular para la confección de base y sub-base. Las características específicas de estos materiales serán presentadas junto con el desarrollo de la ingeniería de detalle.

Diseño estructural del pavimento

Tabla 8: Esquema final de paquete estructural calculado para calzada principal nueva.

CAPA		Espesor	Coef. Aporte	Coef. Drenaje	SN
Carpeta de microconcreto asfáltico		3	0,18		0,54
Carpeta de concreto asfáltico convencional		6	0,18		1,08
Base de concreto asfáltico		6	0,18		1,08
Base de concreto asfáltico		7	0,18		1,26
Base granular		15	0,055	1,0	0,83
Sub-base granular		15	0,05	1,0	0,75
Suelo seleccionado		15	0,05	1,0	0,75
Sub-rasante		MR =10000 psi			
				SN _{eff}	6,29

Fuente: Memoria descriptiva. Julio 2025.

Tabla 9: Esquema final de paquete estructural calculado para calzada nueva en ramas de ingreso y egreso.

CAPA		Espesor	Coef. Aporte	Coef. Drenaje	SN
Carpeta de microconcreto asfáltico		3	0,18		0,54
Carpeta de concreto asfáltico convencional		4	0,18		0,72
Base de concreto asfáltico		5	0,18		0,90
Base de concreto asfáltico		5	0,18		0,90
Base granular		15	0,06	1,00	0,83
Sub-base granular		20	0,05	1,00	1,00
Sub-rasante		MR =10000 psi			
SN _{eff}					4,89

Fuente: Memoria descriptiva. Julio 2025.

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Tabla 10: Esquema final de paquete estructural calculado para calles transversales

CAPA		Espesor	Coef. Aporte	Coef. Drenaje	SN
Carpeta de microconcreto asfáltico		3	0,18		0,54
Carpeta de concreto asfáltico convencional		6	0,18		1,08
Base de concreto asfáltico		6	0,18		1,08
Base granular		15	0,06	1,00	0,83
Sub-base granular		20	0,05	1,00	1,00
Sub-rasante		MR =10000 psi			
SN _{eff}					4,53

Fuente: Memoria descriptiva. Julio 2025.

Tabla 11: Esquema final de paquete estructural en anillo y ramas de rotonda en hormigón simple.

CAPA	Espesor [cm]
Losa de hormigón	25
Sub-base granular	22,5
Sub-rasante	

Fuente: Memoria descriptiva. Julio 2025.

Detalle exhaustivo de otros insumos y materiales

Se presenta a continuación un listado de otros insumos y materiales factibles de utilizar en la etapa de obra:

Tabla 12: Insumos y materiales

Material	Unid
Acero	tn
Acero p/prestado	tn
Aditivos hormigón	kg
Ala terminal	un
Alambre de amarre	kg
Alambre liso	rollo
Apoyos de neopreno	dm3
Baranda metálica cincada	m
Baranda peatonal	m

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Material	Unid
Caño AG para Instalación de Artefactos Bajo Puente	m
Caño de H°G° de 4" para desagües puentes	m
Caños de polipropileno de 3/4" para encofrados	m
Cemento	tn
Cemento ARS	tn
Cemento Asfáltico AM3	tn
Cemento Asfáltico CA30	tn
Cemento en bolsas	tn
Columna h = 12 m con 2 brazos / 1 brazo	un
Columna h = 8 m con un brazo	un
Compuerta metálica	un
Conductores varios mm2	m
Conductor de cobre desnudo de 35 mm2	m
Cordón de respaldo	m
Desencofrante moldes metálicos	kg
Discos de aserrado	un
Filler	tn
Fuel Oil	tn
Imprimador	lt
Luminaria con lámpara	un
Malla de acero	m2
Malla eletrosoldada D= 6mm c/25 cm	m2
Material p/riego de imprimación	tn
Material p/riego de liga	tn
Material p/riego de liga modificada	tn
Material p/tomado de fisuras	kg
Materiales especiales TA	m2
Medio poste reforzado	N°
Membrana de curado	kg
Membrana de polietileno de 200 micrones	m2
Ménsula	un
Pintura Epoxi para cordones	kg
Pintura termoplástica	kg



Material	Unid
Poste entero	N°
Poste metálico	un
Proyector Bajo Puente con lámpara SAP 150 w - Super	N°
Puntales y cuñas TA	m2
Reja	un
Reja antivandalismo	m
Sellador asfálticos p/juntas pavimento H°	kg
Sikatop	kg
Tablero de derivación columnas	N°
Tacha reflectiva	un
Tope antisísmico	dm3
Torniquete	N°
Tranquera	N°
Tutor de madera	un
Varilla	N°
Varillón	N°

Necesidades de infraestructura y equipamiento que genera directa o indirectamente el proyecto

No aplica.

Ensayos, determinaciones, estudios de campo y/o laboratorios realizados

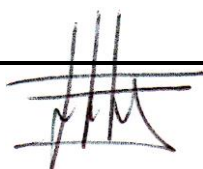
Para la elaboración de esta Manifestación General de Impacto Ambiental se realizaron diversos relevamientos de campo para reconocimiento, caracterización y relevamiento de aspectos sociales, ambientales y de tránsito. Asimismo, se elaboró un registro fotográfico de apoyo a las conclusiones de cada estudio y relevamiento realizado.

Se realizaron talleres de trabajo internos para la identificación de impactos. Análisis y procesamiento de cartografía. QGIS.

Se realizó un estudio de tránsito actualizado (*Ing. Valdivia, 2025*) el cual se adjunta en Anexos; existiendo, asimismo, antecedentes de censos y estudios de tránsito de los años 2021 y 2023.

Se realizó un Estudio de Aceptabilidad Social a 2025 se relevó a través de encuestas on line la opinión de la población.

Se realizó un Estudio para el Diseño Estructural del Pavimento (*Estudio de Ingeniería, 2024*).



Se realizó el Análisis Económico (HDM-4, 2025) con un exhaustivo detalle de los materiales e insumos necesarios para las obras previstas.

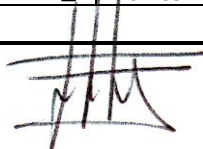
Asimismo, se prevé, la realización de estudios de suelos, ensayos de materiales y actualización del relevamiento de forestales realizado por la empresa contratista al momento de definir los proyectos ejecutivos de las diferentes obras y según su localización dentro de los tramos previstos.

Residuos, efluentes y emisiones

A. Etapa de construcción

Tabla 13: Residuos, efluentes y emisiones etapa de construcción

Categoría de residuo	Descripción	Etapas	Cantidad estimada	Gestión interna	Gestión externa (disposición final)
Residuos de obra	Escombros demolición, lavado de mixers. Tierra. Restos de vegetación. Restos de árboles.	La cantidad de escombros dependerá sobre todo de las demoliciones. Alcantarillas y obras de hormigón varias serán las principales. Erradicación de forestales (aprox. 195). Construcción en general.	Escombros: 1000 Toneladas por kilómetro Madera de árboles: S/D	Colocación en zona de obra y retiro con camiones a medida que se va generando.	Retiro diario. Contratación de transporte habilitado hacia sitio de disposición autorizada por el municipio. Los restos de forestales serán entregados a las autoridades competentes (Municipio, Vialidad) para su venta.
Residuos sólidos urbanos	Restos de comida, plásticos, cartón, vidrios, metales, papel.	Construcción (obrador y frentes de obra)	300 g/persona/día (105 kg día) Se estiman 350 empleados.	Recipientes en obrador y frentes de obra. Diariamente se trasladarán del frente de obra al obrador para su retiro.	Recolección diaria por Transporte Municipal hasta el sitio de disposición final del Municipio.
Residuos peligrosos	Aceites, filtros, tierras, trapos contaminados Restos de pinturas.	Construcción	3.000 kg/año para todos los componentes de obra.	Recipientes específicos para dichos residuos.	Recolección por transportista habilitado hacia sitio de disposición final.
Efluentes cloacales	Efluentes de baños químicos	Construcción (obrador y frentes de obra)	525 L/día Consumo 2 L/día/empleada. El 75% del agua consumida retorna como efluente cloacal en: http://www.hidricosargentina.gov.ar/documentos/MENDOZA-preliminar.pdf	Baños químicos	Disposición en bocas autorizadas por la empresa contratada para el retiro de los efluentes.
Emisiones	Fuentes móviles.	Construcción (Obrador y frentes)	S/D	Mantenimiento preventivo.	Atmósfera



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

	Levantamiento de polvo.	de obra)			
Ruidos	Maquinarias	Construcción (Obrador y frentes de obra)	Máximo: Martillo neumático (103-130 dB A). Mínimo: Retroexcavador a (84-93 dB A).	Mantenimiento preventivo. Horarios de trabajo, frecuencia y duración de las tareas.	Atmósfera

B. Etapa de Operación y Mantenimiento o Funcionamiento

Tabla 14: Residuos, efluentes y emisiones etapa de OyM o F

Categoría de residuo	Descripción	Etapa	Cantidad estimada	Gestión interna	Gestión externa (disposición final)
Residuos peligrosos	Aceites, filtros, tierras, trapos contaminados Restos de pinturas.	Mantenimiento de la ruta y obras complementarias. Remarcación de señalización.	<100 kg/año	El encargado del servicio de mantenimiento recolectará los residuos y los llevará a sede central para su disposición.	Recolección por transportista habilitado hacia sitio de disposición final.
Emisiones	Vehículos que harán uso de la ruta en el tramo	Operación	S/D	N/C	Atmósfera
Ruidos	Vehículos que harán uso de la ruta en el tramo	Operación	S/D	N/C	Atmósfera

Principales organismos, entidades o empresas involucrados

Municipio de Guaymallén. <https://www.guaymallen.gob.ar/>

Ministerio de Economía de la Nación, Subsecretaría de Transporte, Área Vial: Vialidad Nacional. Red Federal de Concesiones. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional>

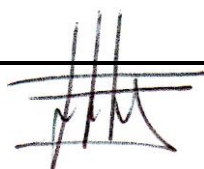
Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial, Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial. <https://infraestructura.mendoza.gov.ar/>

Dirección Provincial de Vialidad (DPV). <https://www.mendoza.gov.ar/vialidad/>

Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial, Subsecretaría de Transporte. <https://transportes.mendoza.gov.ar/>

MendoTRAN. <https://mendotran.mendoza.gov.ar/>

Ministerio de Energía y Ambiente (MEyA), Subsecretaría de Ambiente, Unidad de Evaluaciones Ambientales (UEA). <https://www.mendoza.gov.ar/evaluacionesambientales/>



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Ministerio de Energía y Ambiente (MEyA), Subsecretaría de Ambiente, Dirección de Hidráulica.
<https://www.mendoza.gov.ar/ambiente/direccion-de-hidraulica/>

Ministerio de Energía y Ambiente (MEyA), Subsecretaría de Energía y Minería. Dirección de Servicios Eléctricos. <https://www.mendoza.gov.ar/energia/direccion-de-servicios-electricos/>

Dirección de Patrimonio Cultural y Museos.
<https://www.mendoza.gov.ar/cultura/museos/direccion-de-patrimonio-cultural-y-museos/>

Departamento General de Irrigación (DGI). <https://www.irrigacion.gov.ar/web/>

EDEMSA. Energía Mendocina. <https://www.edemsa.com/>

ECOGAS. Gas Natural. <https://www.ecogas.com.ar/>

AYSAM. Aguas Mendocinas. <https://www.aysam.com.ar/>

EPAS. Ente Provincial de Agua y Saneamiento. <http://www.epas.gov.ar/>

Red Federal de Fibra óptica. <https://www.argentina.gob.ar/jefatura/innovacion-publica/telecomunicaciones-y-conectividad/conectar/red-federal-de-fibra-optica>

Normas y o criterios nacionales y extranjeros consultados

A. Normativa Nacional

TEMA	NÚMERO/NOMBRE		RESUMEN	ORGANISMO EJECUTOR
Ambiente y Evaluación de impacto ambiental	Constitución Nacional	Artículo 41	Establece el derecho de los habitantes y de las generaciones futuras a un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano.	Autoridad de aplicación
	Ley General del Ambiente 25.675	Artículo 1	Establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable	Autoridad de aplicación
		Artículo 11	Toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución.	Proponente/Contratista
		Artículo 13	Los estudios de impacto ambiental deberán contener, como mínimo, una descripción detallada del proyecto de la obra o actividad a realizar, la identificación de las consecuencias sobre el ambiente, y las acciones destinadas a mitigar los efectos negativos.	Proponente/Contratista
Información pública ambiental	Ley 25.831. Régimen de libre acceso a la información pública ambiental	Artículo 3	El acceso a la información ambiental será libre y gratuito para toda persona física o jurídica, a excepción de aquellos gastos vinculados con los recursos utilizados para la entrega de la información solicitada.	Autoridad de Aplicación / Proponente
Protección del Patrimonio Natural y Cultural	Ley N° 21.836 aprueba la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, adoptada por ONU	Artículos 1 y 2	Descripción de lo que es considerado "patrimonio cultural" y "patrimonio natural"	Proponente

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

	Ley 25.743. Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico.	Artículo 13	Toda persona física o jurídica que practicare excavaciones está obligado a denunciar al organismo competente el descubrimiento del yacimiento y de cualquier objeto arqueológico o resto paleontológico que se encontrare, siendo responsable de su conservación hasta que el organismo competente tome intervención y se haga cargo de los mismos.	Proponente / Contratista
Protección de la diversidad biológica	Ley 22.421, Decreto 691/81 y mod. Ley 26.447.		Régimen de Protección y Conservación de la Fauna Silvestre.	Proponente/ Contratista
Aire	Ley N° 20.284 Plan de prevención de situaciones críticas de contaminaciones atmosféricas		Plan de prevención de situaciones críticas de contaminaciones atmosféricas. Normas de calidad de aire y de los niveles máximos de emisión, reglamentación de las emisiones de fuentes contaminantes atmosféricas	Proponente/ Contratista
	Ley N° 24.040 de Sustancias Controladas Protocolo Montreal		Quedan comprendidos en las disposiciones de la presente ley, bajo la denominación de sustancias controladas, los compuestos químicos incluidos en el Anexo "A" del Protocolo de Montreal, relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono, ratificado por ley 23.778.	Proponente / Contratista
	Normativa de Ruido IRAM N°4.062 y complementarias (N°4.074, N°4.079, N°4.081)		Medidor de nivel sonoro. Niveles admisibles de ruido para: evitar deterioro auditivo. Filtros de banda, de octava, de media octava y de tercio de octava, destinados al análisis de sonidos y vibraciones	Proponente / Contratista
Recursos hídricos	Ley N° 25.688. Régimen de gestión ambiental de aguas	Artículo 6	Para utilizar las aguas objeto de esta ley, se deberá contar con el permiso de la autoridad competente. En el caso de las cuencas interjurisdiccionales, cuando el impacto ambiental sobre alguna de las otras jurisdicciones sea significativo.	Proponente / Contratista
Residuos	Ley 25.916. Gestión de residuos domiciliarios		Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de los residuos domiciliarios, sean éstos de origen residencial, urbano, comercial, asistencial, sanitario, industrial o institucional, con excepción de aquellos que se encuentren regulados por normas específicas.	Autoridad de aplicación
	Ley 24.051 Nacional de Residuos Peligrosos		La generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos quedarán sujetos a las disposiciones de la presente ley.	Proponente / Contratista
	Ley N° 25.612. Gestión integral de residuos industriales y de actividades de servicios		Las disposiciones de la presente ley establecen 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 sean derivados de procesos industriales o de actividades de servicios.	Proponente / Contratista
Cambio Climático	Ley N° 24.295. Aprueba la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático		Lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático.	Proponente / Contratista
	Ley N° 27.520		Presupuestos mínimos de adaptación y mitigación al cambio climático global en todo el territorio nacional en los términos del artículo 41 de la Constitución Nacional.	Autoridad de Aplicación
Tránsito	Resol. N° 1.604/07 Manual de evaluación y gestión ambiental de obras viales 2007 (MEGA II)		Herramienta que brinda el marco técnico y de procedimientos para la consideración y aplicación de criterios ambientales en la planificación, proyecto, construcción, operación y mantenimiento de la obra vial y en la evaluación y control de sus eventuales efectos negativos.	Proponente/ Contratista



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

	Ley N° 24.449 de tránsito y reglam.	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.	Proponente / Contratista
--	-------------------------------------	---	--------------------------

B. Normativa Provincial y Local

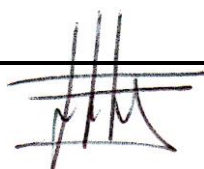
TEMA	NÚMERO/NOMBRE		RESUMEN	ORGANISMO EJECUTOR
Ambiente y Evaluación de Impacto Ambiental	Ley 5.961 Preservación del Medio Ambiente		Tiene por objeto la preservación del ambiente en todo el territorio de la provincia de Mendoza, a los fines de resguardar el equilibrio ecológico y el desarrollo sustentable, siendo sus normas de orden público.	Autoridad de Aplicación
		Título 5	Entiéndase por evaluación de impacto ambiental (EIA) el procedimiento destinado a identificar e interpretar, así como a prevenir, las consecuencias o efectos que acciones o proyectos públicos o privados, puedan causar al equilibrio ecológico, al mantenimiento de la calidad de vida y a la preservación de los recursos naturales existentes en la provincia.	Proponente / Contratista
	Decreto N° 2.109/94 de Impacto Ambiental		Establece cómo es el procedimiento y contenido de una EIA para la obtención de la DIA	Proponente
	Decreto N° 809/2013 Modifica Art. 5 de Decreto 2109		En cumplimiento de Art. 33, 34 de la Ley 8051. Establece la incorporación, en los EIA para Proyectos, de las variables territoriales (geográficas, sociales y económico-financieras).	Proponente
Información pública ambiental y Participación ciudadana	Ley 5.961 Preservación del Medio Ambiente	Artículo 33	Sistema de información pública absolutamente abierto, a fin de dar a publicidad las manifestaciones de impacto ambiental como así también las opiniones públicas y dictámenes técnicos que se produzcan durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.	Autoridad de Aplicación
	Decreto N° 2.109/94 de Impacto Ambiental	Artículo 18	Sobre el procedimiento de Audiencia Pública y su comunicación para la participación libre e informada.	Autoridad de Aplicación / Proponente
	Resolución Ambiente N°109/96 mod. 017/22		Establece el Reglamento de Audiencias Públicas del procedimiento de Evaluación Impacto Ambiental vigente.	Autoridad de Aplicación / Proponente
Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo	Ley N°8.051 de Ordenamiento territorial y Usos del suelo		Establece el Ordenamiento territorial como procedimiento político- administrativo del Estado en todo el territorio provincial. Establece los instrumentos del OT y su vinculación con los Instrumentos Ambientales.	Autoridad de Aplicación
	Ley N°8.999. Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (PPOT)		Establece la política de Ordenamiento Territorial como Política de Estado con Objetivos, Programas y Proyectos Estructurales a corto, mediano y largo Plazo. Programa 5. Conectividad y Accesibilidad para Integrar Mendoza. Subprograma 5A. <i>Accesibilidad y Movilidad Sostenible</i> .	Autoridad de Aplicación / Proponente
	Ordenanza N°9169/2021 del Municipio de Guaymallén		Aprueba el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Guaymallén.	Autoridad de Aplicación / Proponente

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

TEMA	NÚMERO/NOMBRE		RESUMEN	ORGANISMO EJECUTOR
Patrimonio Cultural y Natural	Ley N°6.034		Protección de bienes que conforman el patrimonio cultural.	Proponente
Protección a la Diversidad Biológica	Ley N°4.609. Protección de la flora de la provincia.	Artículo 3	Cuando la construcción de obras públicas o la prestación de servicios públicos exija la erradicación de forestales de los bosques especificados en los artículos precedentes, la repartición o empresa que realice la obra o servicio deberá plantar a su cargo igual cantidad de plantas. Previamente se deberá presentar ante la dirección de bosques y parques provinciales el proyecto de erradicación y nuevas plantaciones. Este organismo deberá aprobar la erradicación y ubicación, clase y cantidad de forestales que deberán plantarse, salvo que a su juicio esto último fuere imposible.	Proponente
	Ley N°4.602 adhiere al régimen de la Ley Nacional 22.421.		Protección y conservación de la fauna silvestre.	Proponente / Contratista
	Ley N°2.088 de adhesión Ley Nacional 13.273		Defensa y acrecentamiento de la riqueza forestal	Proponente
	Ley N°7.874 de Protección Arbolado Público	Artículo 5	Los entes viales (Dirección Provincial de Vialidad y Dirección Nacional de Vialidad) serán responsables del mantenimiento del arbolado público que vegete en rutas y accesos de su jurisdicción.	Autoridad de Aplicación
		Artículo 9	Denomínese "Arbolado Público de Cauces de Riego y Rutas o Caminos Provinciales o Nacionales" a las especies arbóreas, autóctonas o no, plantadas por el hombre o parte de la forestación natural de una determinada región o zona, que vegetan en sus márgenes y que están bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, la Dirección Provincial de Vialidad y el Departamento General de Irrigación y las Inspecciones de Cauces.	Autoridad de Aplicación
		Artículo 24	Para la erradicación, tala, rebaje, limpieza, poda y desbrote del arbolado público, se deberá contar con la autorización de la autoridad de aplicación de la presente Ley.	Proponente
Aire	Ley N°5.100 de adhesión Ley Nacional 20.284, Preservación del recurso aire		Normas de calidad de aire y de los niveles máximos de emisión, reglamentación de las emisiones de fuentes contaminantes atmosféricas	Proponente / Contratista
Recursos Hídricos	Ley de aguas de 1884		La administración del agua, su distribución, canales, desagües, servidumbres, etc., las concesiones de agua para la irrigación y su empleo para otros usos, están exclusivamente sujetos a las disposiciones de esta Ley y de las autoridades creadas por ellas.	Autoridad de Aplicación
	Resolución del Departamento General de Irrigación N°778/96 y su modificatoria 52/20.	Artículo 11	Reglamento general para el control de contaminación hídrica. Regula en todo el ámbito de la Provincia de Mendoza la protección de la calidad de las aguas del dominio público provincial, dentro de la competencia fijada por la Ley General de Aguas y Leyes 4.035, 4.036, 5.961, 6.044 y 6.405	Proponente
	Ley N°4.036 de agua subterránea		La administración de las aguas subterráneas en el territorio de la provincia está a cargo del Departamento General de Irrigación.	Proponente
	Resolución N°34/2010 del Dirección de Hidráulica, Subsecretaría de Ambiente.		Información que deberá tener el los proyectos de desagües pluvioaluvionales.	Proponente
	Ley N°5.970 de Residuos sólidos urbanos		Los Municipios de Mendoza erradicarán todos los basurales a cielo abierto y micro basurales en terrenos baldíos que se encuentren dentro de sus límites. Asimismo, impedirán el vuelco de residuos	Autoridad de Aplicación / Proponente /

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

TEMA	NÚMERO/NOMBRE	RESUMEN	ORGANISMO EJECUTOR
Residuos		en cauces de riego o el mal enterramiento de los mismos.	Contratista
	Ley N°5.917 de adhesión al régimen de la Ley Nacional 24.051 sobre residuos peligrosos.	Establece normas generales para la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos.	Proponente / Contratista
	Decreto N°2.625/00	Reglamento la ley Prov. N°5917 de residuos peligrosos.	Proponente / Contratista
Tránsito y Seguridad Vial	Ley N°6.082, Ley de Tránsito, con modificatorias Ley 8.178 y Ley 8.069, y Decreto Reglamentario 867/94	Sus objetivos son lograr seguridad en el tránsito y disminuir los daños a personas y bienes, dar fluidez al tránsito, preservar el patrimonio vial y vehicular de la provincia, educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública, y disminuir la contaminación del medio ambiente proveniente de los automotores.	Proponente / Contratista
Convenio Obras Viales	Decreto N°1.165/2025	Permite a Mendoza asumir la ejecución de obras públicas, conservación y mantenimiento de tramos clave de rutas nacionales como son la 7, la 40 y la 143.	Proponente



LÍNEA DE BASE AMBIENTAL TERRITORIAL

Áreas de influencia

Para definir el alcance de la línea de base ambiental territorial, se han determinado áreas de influencia a fin de acotar el análisis de cada factor ambiental incluido en el estudio.

El área de influencia es el territorio donde potencialmente se manifiestan los impactos de la obra sobre el ambiente o sobre alguno de sus componentes. Incluye al Área Operativa, Área de Influencia Directa e Indirecta, y su delimitación debe realizarse a través de un equipo interdisciplinario que evalúe la extensión del espacio donde se manifiestan en forma significativa los impactos de la obra.

Área operativa (AO): El área operativa se encuentra incluida en el área de influencia directa de la obra. Comprende el conjunto de porciones del territorio donde se ejecutan las acciones principales y complementarias necesarias para la construcción y operación de la obra vial (tanto nueva como de mejoramiento). Aquí se concentran los impactos ambientales producidos en forma directa e inmediata, vinculados fundamentalmente a la etapa de construcción, aunque también incluyen los correspondientes a su funcionamiento.

El Área Operativa de un proyecto necesita un diagnóstico ambiental más detallado que el Área de Influencia, ya que es el lugar donde se producen los principales impactos. Incluye el área de localización de los siguientes elementos: obradores, depósitos de materiales, playas de maniobras y estacionamiento, plantas de tratamiento de materiales, campamentos de trabajadores con sus instalaciones sanitarias, apertura y operación de accesos temporarios, y todos los sitios de trabajo que pueden tener efectos sobre el ambiente. (MEGAI-DNV, 2007:56, 57)

Para este proyecto, el AO se definió como una franja de 140 m entre laterales de la RN7 Norte y Sur. Esta franja se verá ensanchada en las zonas donde se encuentran las rotondas y en función también de la localización estratégica de los obradores, los depósitos de materiales, las playas de maniobras y los estacionamientos según la logística definida para cada tramo.



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
 Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Figura 3: AO del Tramo I



Elaborado en base datos de Ingeniería del proyecto

Figura 4: AO del Tramo II



Elaborado en base datos de Ingeniería del proyecto

[Handwritten signature]

Figura 5: AO del Tramo II – acercamiento



Elaborado en base datos de Ingeniería del proyecto

[Handwritten signature]

Figura 6: AO del Tramo II - acercamiento



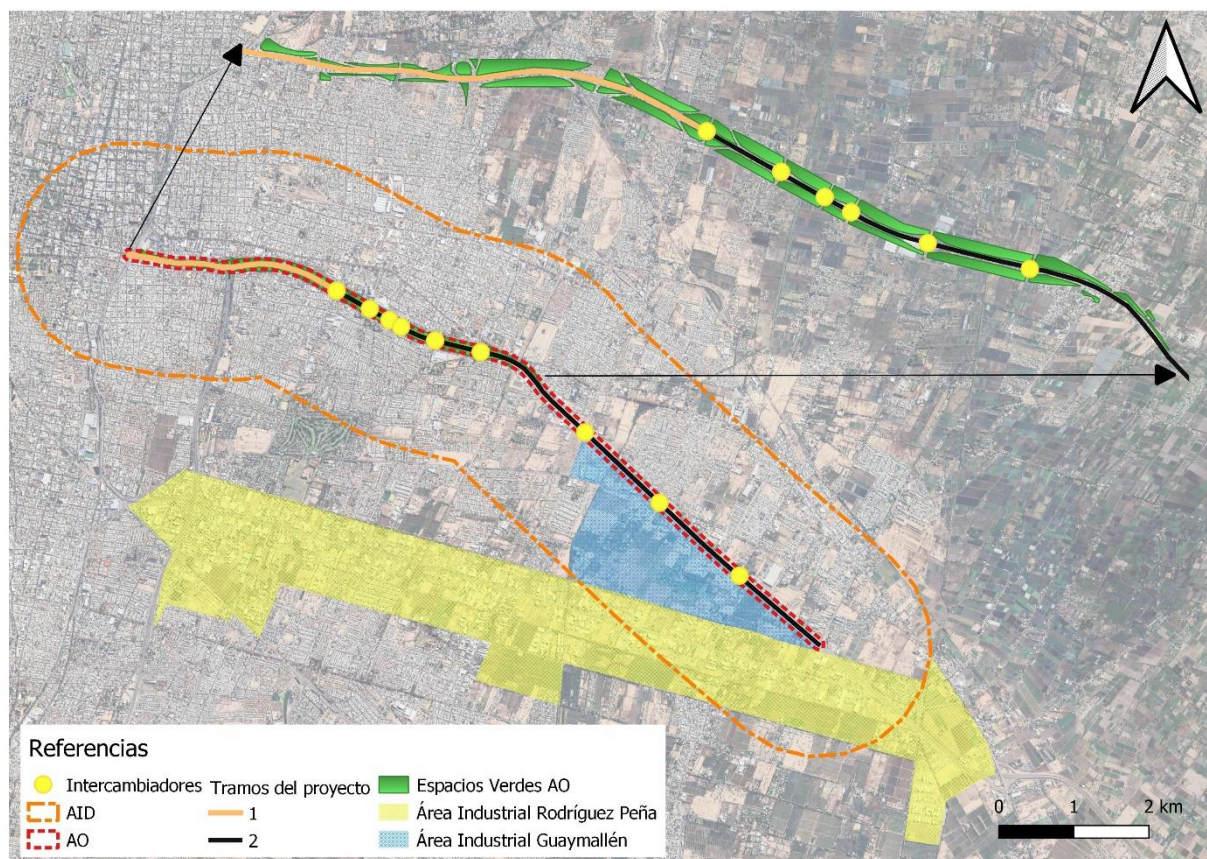
Elaborado en base datos de Ingeniería del proyecto

Área de influencia directa (AID): Abarca el territorio donde pueden manifestarse significativamente los efectos sobre los medios natural y antrópico, debidos a la implantación y operación del proyecto, incluida el Área Operativa.

Es la porción del medio receptor que puede verse afectada directamente por la planificación, construcción u operación de una obra vial y de todos sus aspectos subordinados. Puede incluir: áreas ubicadas aguas abajo, que podrían verse afectadas por el escurrimiento superficial o subterráneo, el transporte de sedimentos y de eventuales contaminantes; posible afectación de activos (expropiación, servidumbre, otros); relocalizaciones de usos existentes; la cuenca aérea afectada por la contaminación como gases, humos o polvos, etc.; zonas donde se manifiestan consecuencias derivadas de la operación de canales, drenajes, túneles, caminos de acceso, zonas de relleno, eliminación de desechos, otros. (MEGAIL-DNV, 2007:56)

Para este proyecto, el AID se ha definido como una franja de 1500mts. hacia cada lado del Acceso Este desde el borde Norte y Sur. Esta franja considera la inclusión de las otras vías de acceso E-O que son utilizadas por los habituales usuarios del Acceso Este y que, en etapa de construcción recibirán los impactos negativos de los desvíos ocasionados por las obras. Debemos considerar no sólo las molestias ocasionadas por el tránsito en las arterias vehiculares sino la posible modificación del normal funcionamiento de las actividades existentes en dicha franja principalmente área comercial y residencial y, hacia el este de la calle Holmberg – Tirasso área industrial y comercial.

Figura 7: Área de Influencia Directa



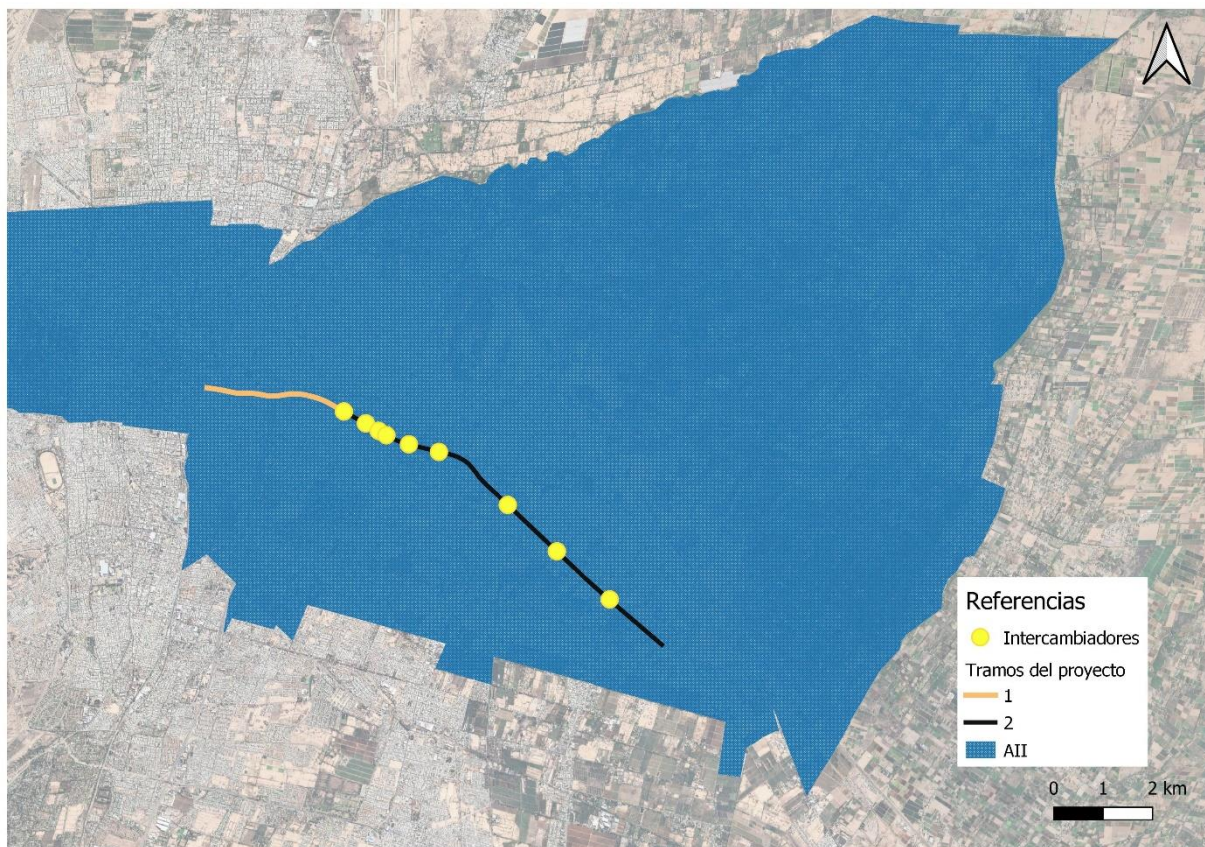
Elaborado en base a datos de Ingeniería del Proyecto y SIAT

Área de influencia indirecta (AII): Abarca el área en que de forma indirecta y/o más difusa pueden verse beneficiadas o perjudicadas por el desarrollo de las distintas etapas del proyecto.

Puede incluir: áreas afectadas por cambios ocasionados en el transporte de personas, bienes y servicios a través de las rutas migratorias y comerciales como consecuencia de la operación del nuevo emprendimiento vial; otros ejemplos pueden ser modificaciones en el uso del suelo debido a las oportunidades de acceso generadas; zonas afectadas por la generación de posibles rutas migratorias de fauna silvestre, especialmente las relacionadas con la salud pública (zoonosis), las actividades económicas o la conservación de la naturaleza; otros. (MEGAII-DNV, 2007:56)

Para este proyecto, el AII se definió considerando sus habituales usuarios. Por ello, se extiende a todo el Departamento de Guaymallén (al mejorar la conexión norte – sur) hasta el área industrial de la calle Rodríguez Peña (en Godoy Cruz) y hacia el Oeste abarcando Ciudad de Mendoza hasta la UNCuyo.

Figura 8: Área de Influencia Indirecta



Elaborado en base a datos de Ingeniería del Proyecto y SIAT

Medio Físico Natural

A. Clima

Los datos climáticos publicados en IDEMza, IDR y CONICET dan cuenta de que el área de influencia directa como indirecta del presente Proyecto reviste características de un clima seco-desértico con un índice de aridez de 0.2 – 0.05 (semiárido).

El área registra un déficit pluviométrico permanente, baja humedad del aire, fuerte evaporación y amplitudes térmicas anuales elevadas. Las lluvias tienen gran variabilidad interanual y se manifiestan mediante tormentas torrenciales de verano, localizadas y de gran intensidad, con abundante caída de agua y, en ocasiones, también granizo. El verano cuenta con temperaturas medias superiores a los 25°C. El invierno es frío y seco, con temperaturas medias por debajo de los 8°C, heladas nocturnas periódicas y escasas precipitaciones. (PMOT Gllén, 2021:44)

Guaymallén posee una situación geográfica privilegiada en cuanto a la energía solar incidente y por lo tanto disponible para su utilización. Los parámetros solares que tiene el Departamento son según PMOT (2021:49):

- Radiación Solar Global sobre superficie horizontal 6.99 kWh/m²
- Radiación Solar Difusa sobre superficie horizontal 1.55 kWh/m²
- Heliofanía Relativa HelR 63%

- Índice de Claridad KT 0.59%
- Días con cielo soleado o parcialmente nublado 83% (promedio para 10 años)

C. Aire

La circulación de aire atmosférico y su movimiento dependen del calentamiento de la superficie terrestre originando centros de alta presión (anticiclones) y de baja presión (ciclones).

El área de influencia directa del proyecto se encuentra influenciada por el Anticiclón del Atlántico con precipitaciones de verano con marcada influencia de la depresión del NW Argentino y tendencia al cálido.

Los vientos que predominan son los de dirección oeste y sudoeste, pero los que acusan mayor velocidad son los del Oeste.

D. Geomorfología

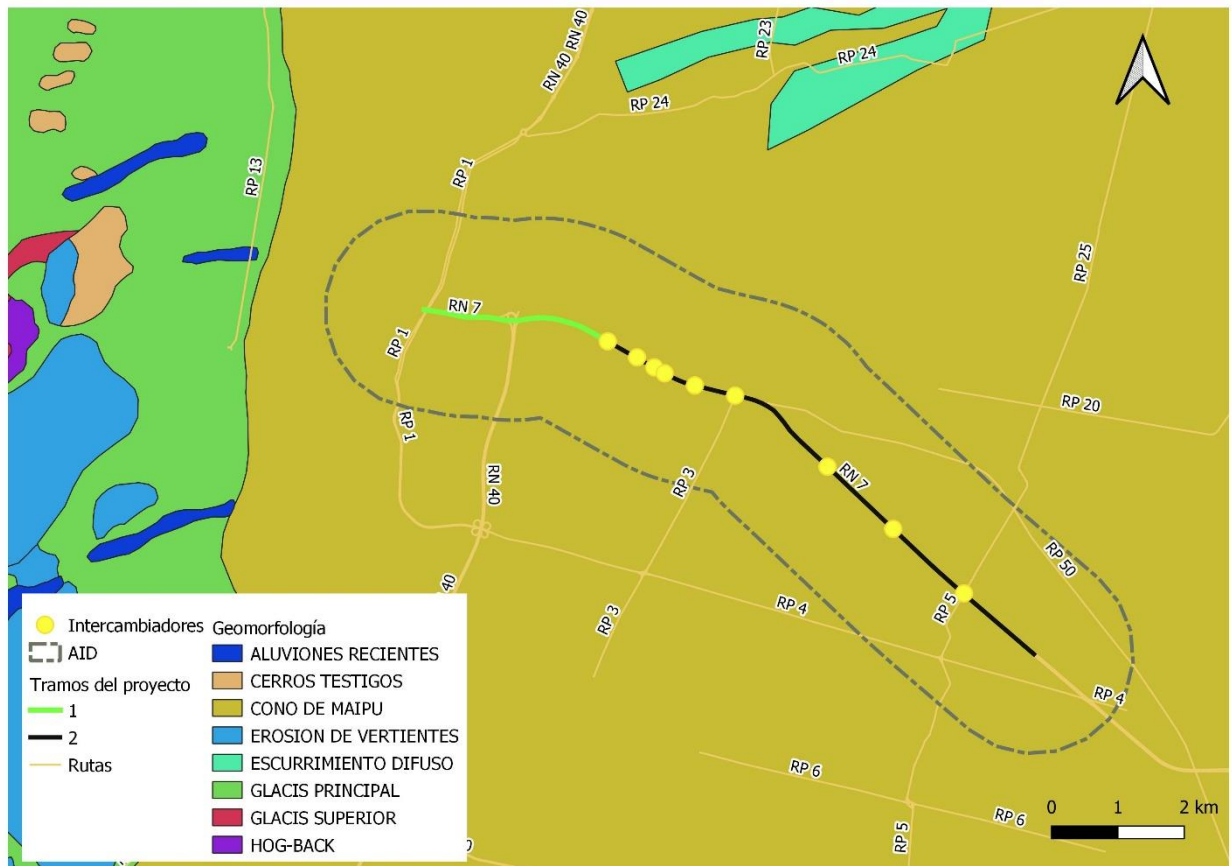
La Provincia de Mendoza se asienta principalmente sobre cuatro sectores geomorfológicos: montaña, piedemonte, planicie y Payunia. El Gran Mendoza se desarrolla abarcando partes de montaña, el piedemonte y la planicie.

El Departamento de Guaymallén, en particular, está abarcado por la llanura o planicie oriental fluvioeólica, llamada Depresión de la Travesía. Esta gran unidad es una llanura de acumulación fluvial levemente inclinada hacia el Este y Norte, cuyo colector principal es el Río Mendoza. En ella se observa, en su parte occidental, una zona de transición con los conos aluviales de las planicies agradacionales pedemontanas. También son observables cauces abandonados del Río Mendoza en sus sucesivos desplazamientos hacia el Norte. Los depósitos son de materiales finos: arenas, limos y arcillas, transportadas por el Río Mendoza y arroyos precordilleranos. Esta composición de la planicie aluvial hace que los suelos sean potencialmente licuefaccionables ante la acción sísmica. (PMOT, 2021:69)

El relieve del departamento se encuentra dentro del área de llanura con una pendiente media predominante descendente Suroeste - Noreste con un valor promedio de 0.96% pero que presenta gran variabilidad; la cual se ha visto alterada a lo largo del tiempo por la ocupación del hombre. (PMOT, 2021:71)



Figura 9: Geomorfología en el AI del proyecto

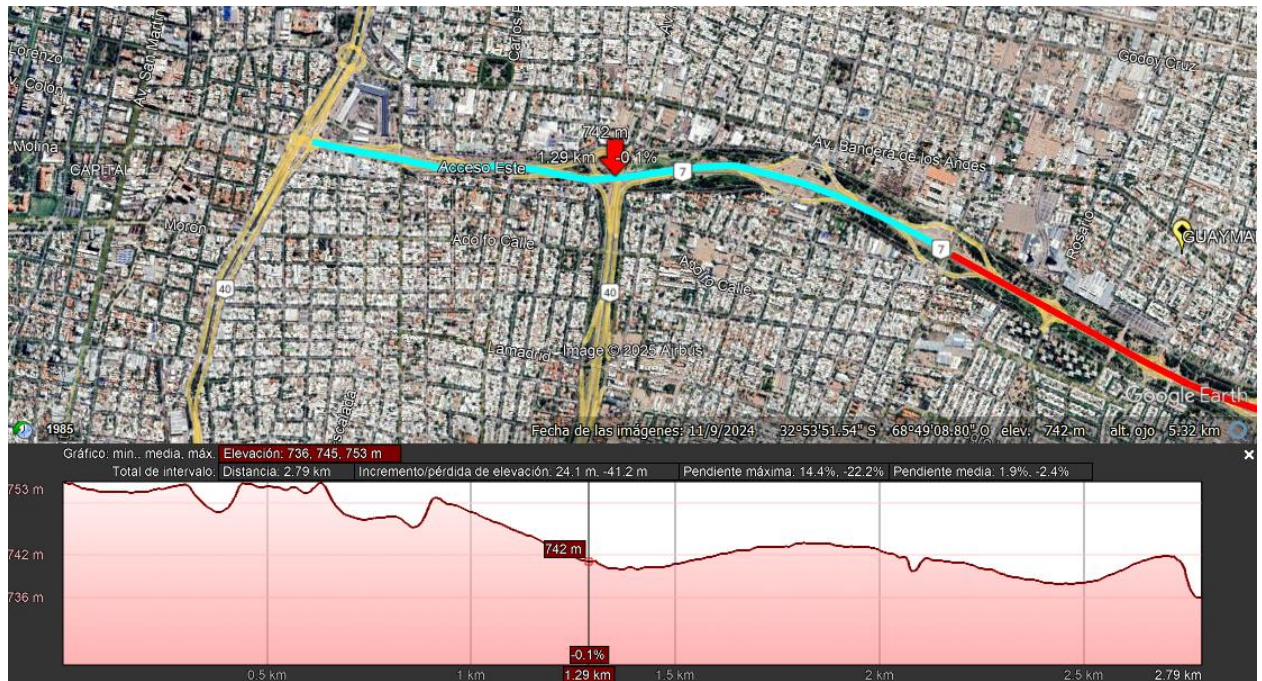


La altura oscila entre los 700 msnm. Si se consideran los perfiles de elevación O-E obtenidos en Google Earth por tramos, se pueden observar sus diferencias altimétricas, cuya media resulta superior al promedio departamental.

[Firma manuscrita]

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
 Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Figura 10: Perfil de Elevación Longitudinal Tramo 1



Fuente: Google Earth

Figura 11: Perfil de Elevación Longitudinal Tramo 2



Fuente: Google Earth

[Handwritten signature]

E. Suelos

Considerando la Clasificación Taxonómica de Suelos, según Regairaz (2000), los suelos entisoles pueden dividirse en *entisoles torriortentes ócuicos durortídicos* en el piedemonte y *entisoles torrifluventes típicos* en la zona de oasis o urbana.

El trayecto de la traza del presente Proyecto transcurre sobre suelos **torrifluventes típicos** cuyas principales características son: suelos profundos, desarrollados sobre sedimentos recientes, depositados por ríos, con textura dominante franco arenoso a franco arcillo limoso con consistencia variable y ligera concentración de calcáreo en distintas profundidades.

Figura 12: Clasificación Taxonómica de Suelos



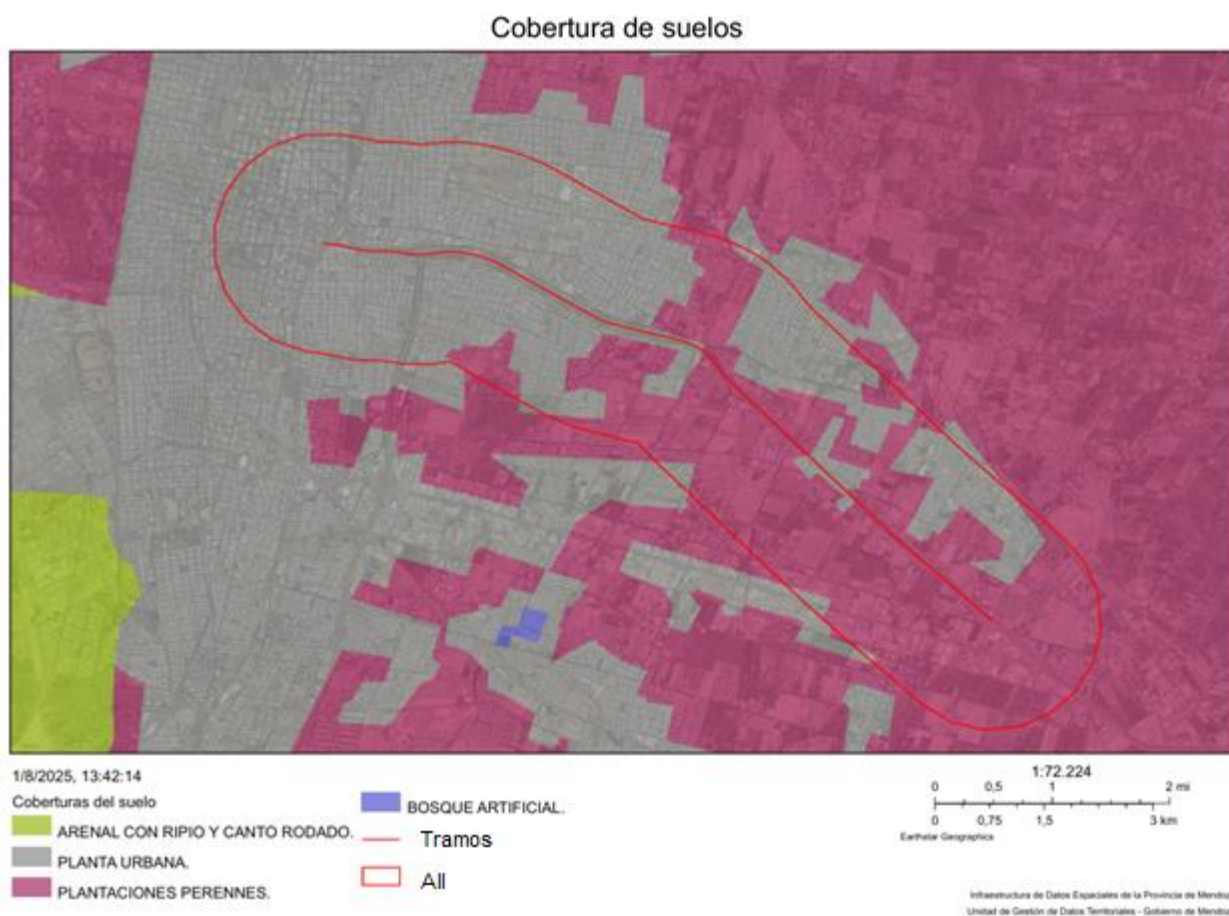
Elaborado en base a datos del INTA en SIAT

Considerando otra clasificación de suelos, es importante mencionar que el Proyecto se encuentra ubicado en el Oasis Norte de la provincia de Mendoza, en el cual se asienta el Área Metropolitana de Mendoza, compitiendo los usos antrópicos, principalmente por la utilización del recurso agua, de gran escasez en el aprox. 95% del territorio provincial. De esta manera los usos residencial, comercial, industrial y productivo compiten por la apropiación del territorio, en una transformación constante.

En cuanto a Cobertura de Suelos, en el trayecto de esta obra se transita desde la planta urbana consolidada, con sus diferentes usos urbanos, pasando por una franja de transición con heterogeneidad de usos propios de los peri-urbanos.

Sin embargo, es importante aclarar que, en la mayor parte de la traza con obras previstas, el suelo está impermeabilizado y afectado por la cubierta de hº/asfalto, por lo que solo puede existir algún tipo de alteración de suelo desnudo en el Tramo II en que se va a ampliar una trocha en cada sentido.

Figura 13: Cobertura de Suelos



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

F. Hidrología

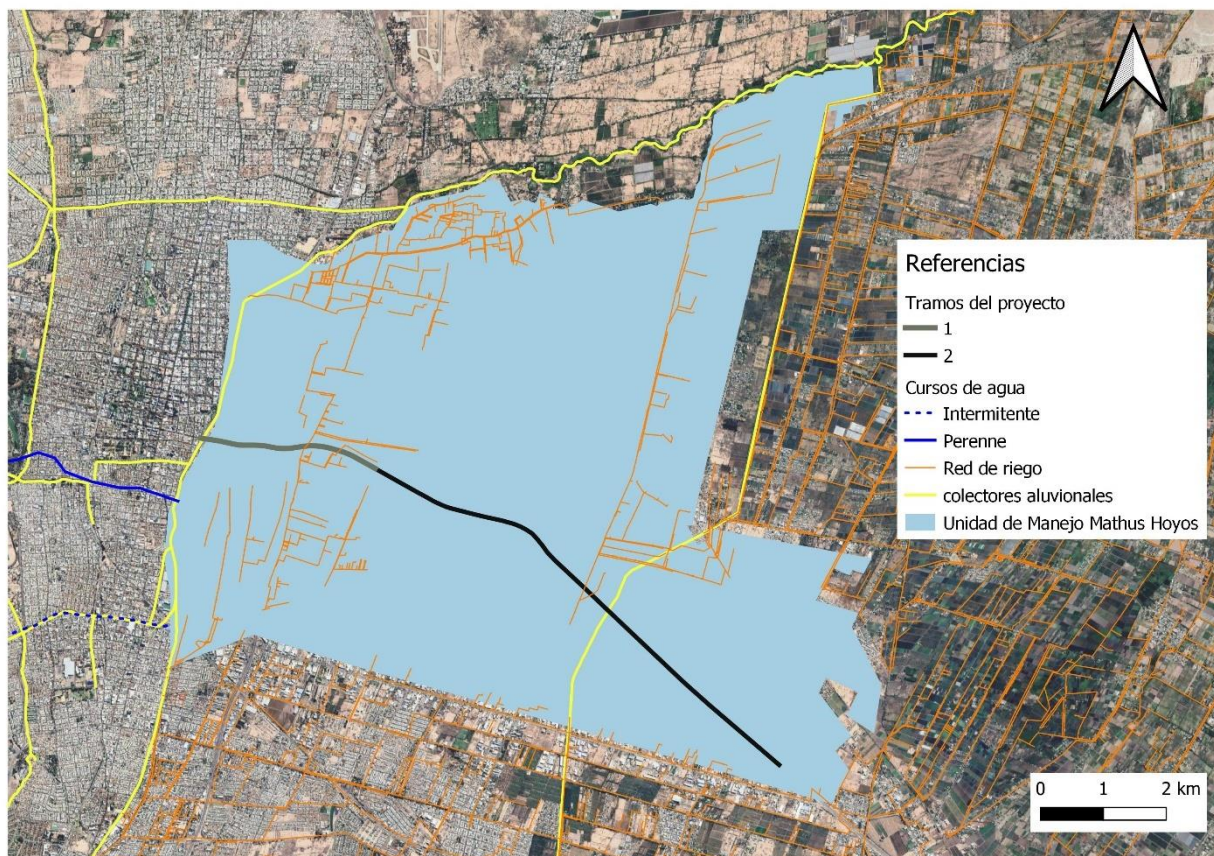
Aguas Superficiales

La cuenca media del Río Mendoza, en donde se localiza el proyecto, es considerada a partir de Cacheuta, Luján de Cuyo, donde el río se orienta hacia el Este y es regulado por distintas obras de captación (presas y diques) y obras de conducción (canales e hijuelas). Allí se concentra el Oasis Norte, sector irrigado con la mayor concentración poblacional y su

consecuente desarrollo económico (agrícola e industrial). En el AMM aparecen conflictos por la expansión urbana, congestión vehicular y contaminación hacia zonas frágiles y tierras fértiles.

El área del proyecto no afecta cauces permanentes ni temporales, sin embargo, la traza del presente Proyecto transcurre con dirección transversal a la pendiente natural SO – NE, generando una barrera a la escorrentía natural de las aguas y del sentido de las obras de canalización de aguas aluvionales (Canal Cacique Guaymallén al inicio del Tramo I y Canal Pescara en el tramo II) y red de riego de la Unidad de Manejo de la Rama Mathus Hoyos.

Figura 14: Agua superficial



Elaborado en base a datos del SIAT y del DGI

Hidrogeología: Aguas Subterráneas

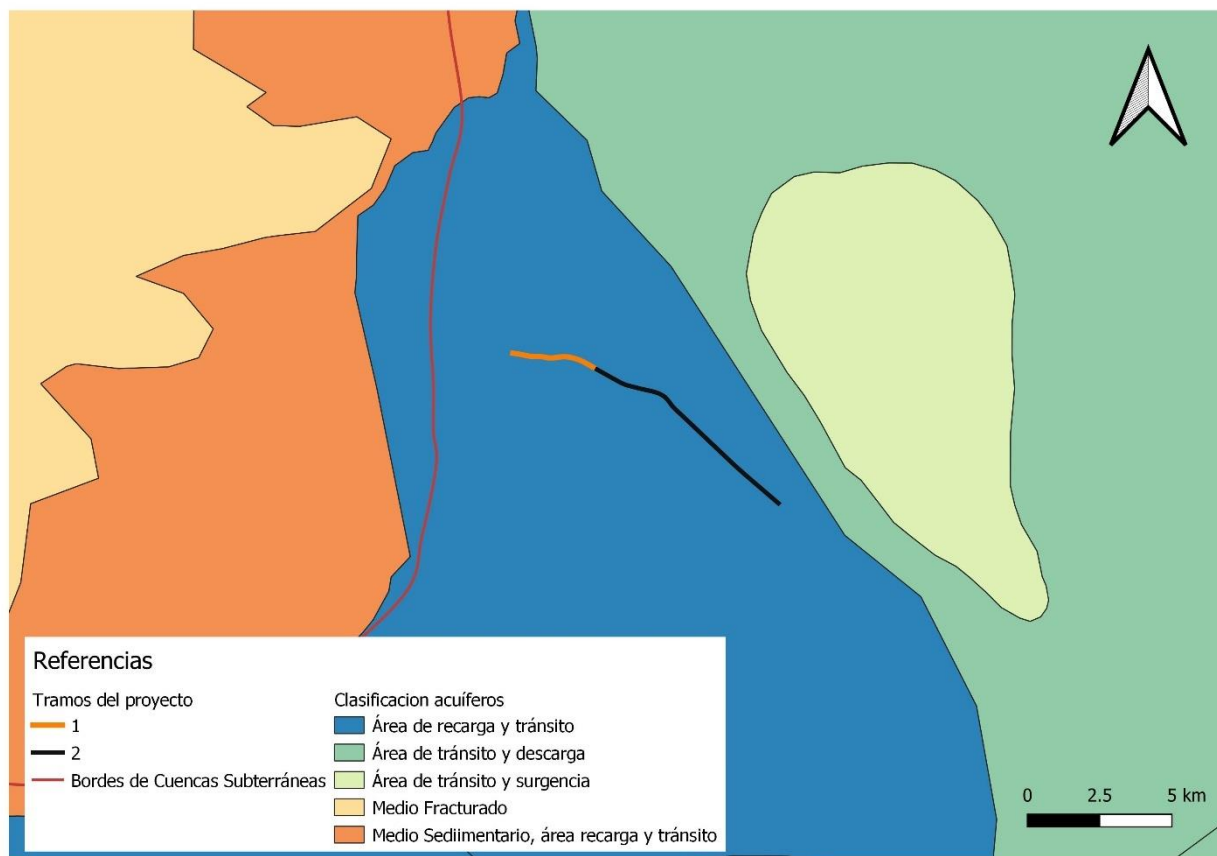
En el ámbito de la Cuenca Mendoza Norte se reconocen tres unidades hidrogeológicas: el basamento resistivo, la cubierta sedimentaria impermeable o poco permeable y los sedimentos permeables (CRAS, Ortiz y Zambrano, 1975), el presente Proyecto transita sobre la cubierta sedimentaria permeable.

El Departamento de Guaymallén, especialmente en el sector Este, presenta condiciones hidrogeológicas con napas freáticas altas, se ubica sobre acuífero libre, semiconfinado y zonas de surgencia como vestigio de las ciénagas existentes en las épocas precolombinas. Ello es el resultado de la combinación de dos factores: el secado de las antiguas ciénagas que logra bajar el nivel superficial de las aguas permitiendo su uso agrícola y las características

[Firma manuscrita]

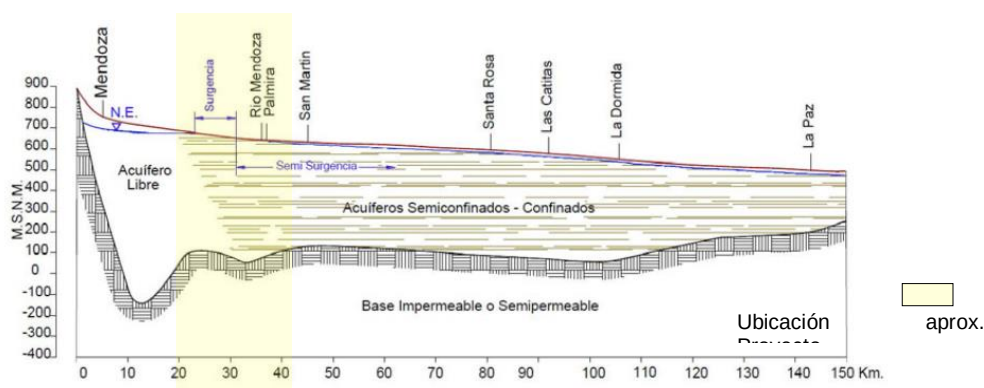
geomorfológicas del lugar, que presenta una conformación que permite el ascenso a la superficie del aporte de aguas subterráneas que proviene de la zona de recarga de acuífero en el piedemonte mendocino. Las características mencionadas son de tal relevancia que hacen de esta zona, la primera en importancia en cuanto a agua de surgencia en la provincia. (PMOT Gllén, 2021:61)

Figura 15: Hidrogeología



Elaborado en base a datos del DGI

Figura 16: Corte hidrogeológico regional de la cuenca Mendoza Norte

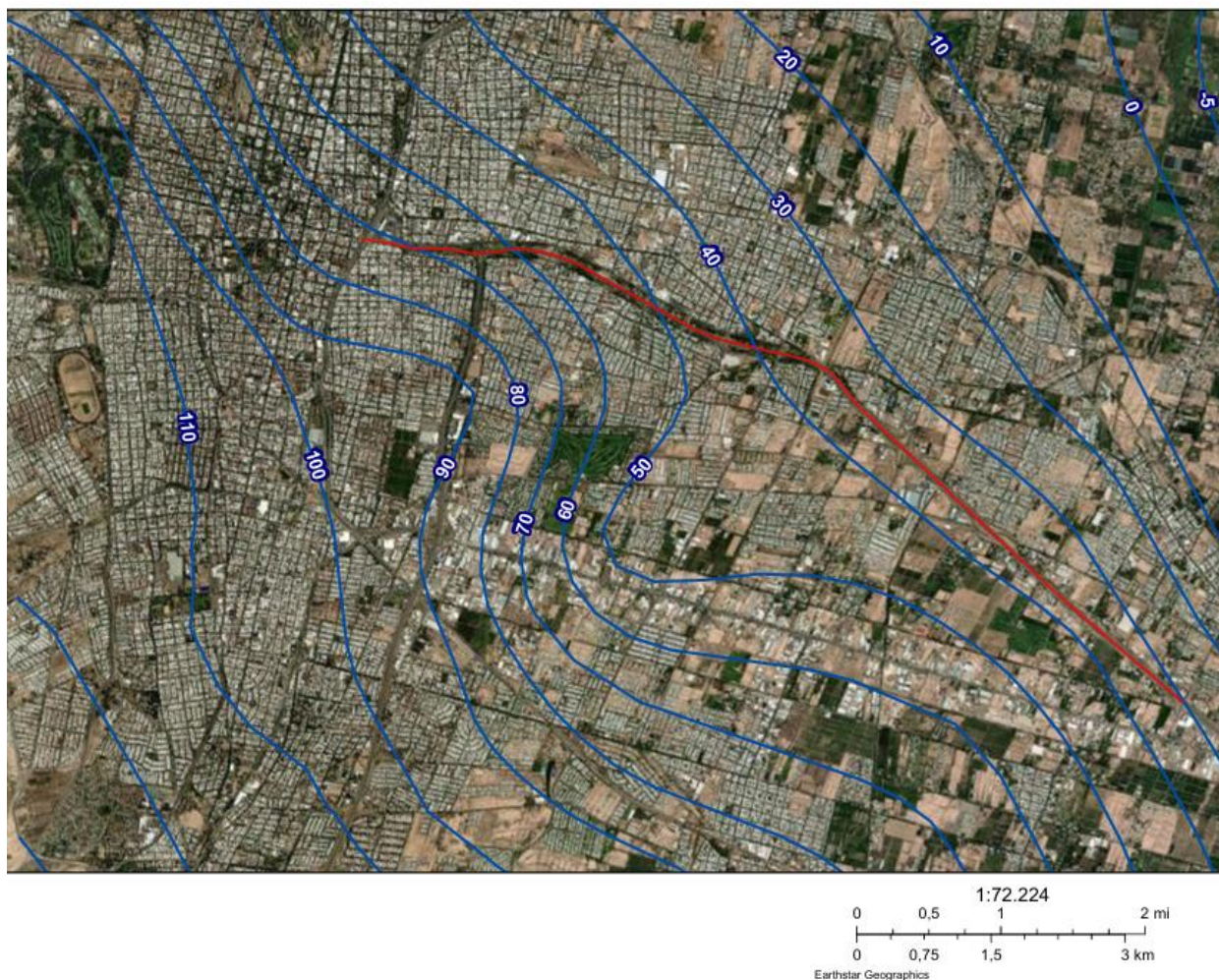


Extraído de Auge Miguel (2006)

[Firma manuscrita]

El agua se encuentra en acuífero libre y en tránsito, a una profundidad de oeste a este que varía de 70 a 30 m de profundidad.

Figura 17: Isovalores agua subterránea



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Para utilizar o explotar las aguas subterráneas se realizan pozos, los que requieren la autorización del Departamento General de Irrigación. En el Departamento de Guaymallén existe una gran cantidad, muchos de los cuales se encuentran en el Área de Influencia Directa e Indirecta del Proyecto. Puede observarse que en los tramos cercanos a la zona urbanizada existen menos pozos y su uso es doméstico, de abastecimiento de población y/o industrial. Avanzando hacia el Este aumenta la cantidad de pozos y su uso mayoritariamente es agrícola.

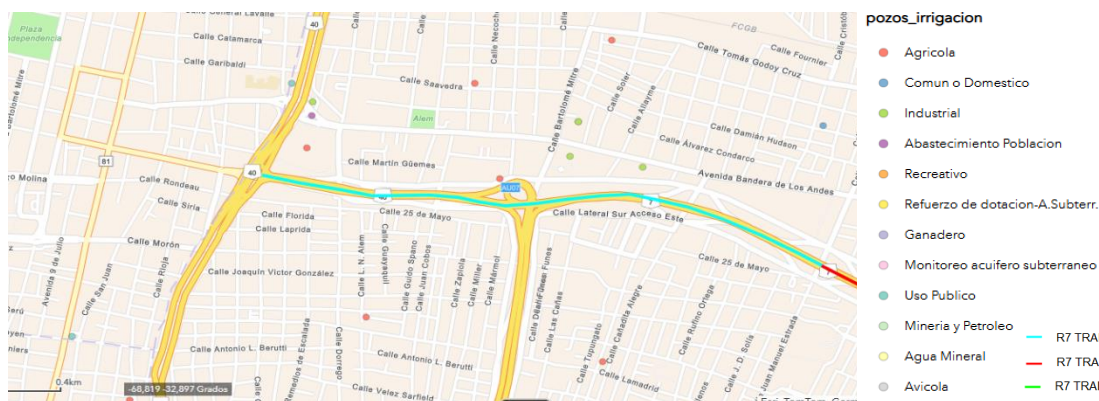
A continuación, se incorporan datos del Portal Agropecuario del Gobierno de Mendoza:

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este

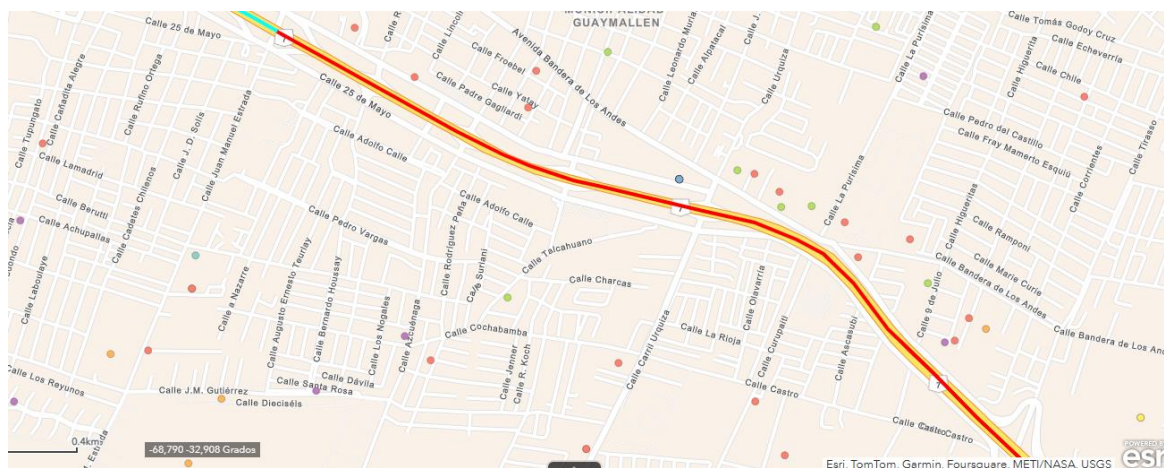
Guaymallén, Mendoza

Figura 18: Pozos – DGI – Tramo I



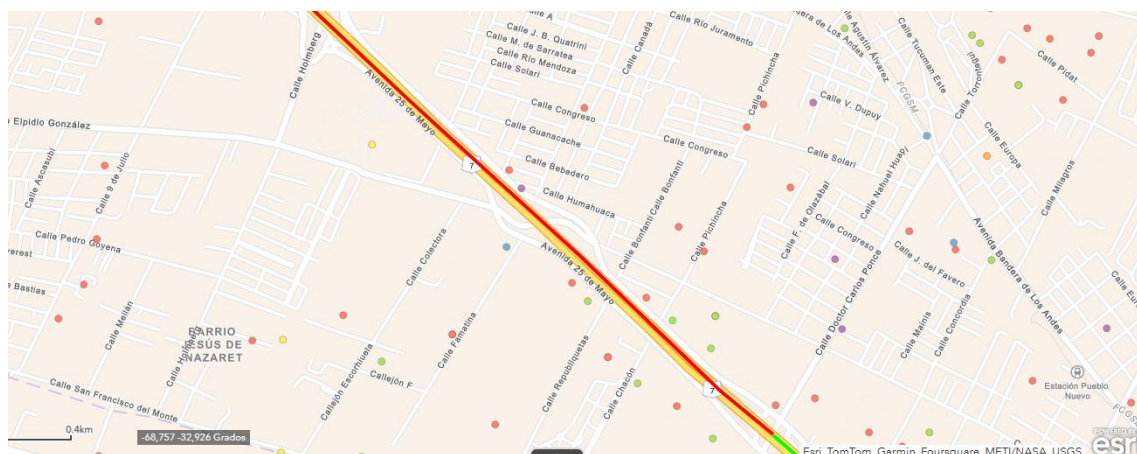
Elaborado en base a datos de Portal Agropecuario Gobierno de Mendoza

Figura 19: Pozos – DGI – Tramo II (entre Estrada y Tirasso)



Elaborado en base a datos de Portal Agropecuario Gobierno de Mendoza

Figura 20: Pozos – DGI – Tramo II (entre Tirasso y Ponce)



Elaborado en base a datos de Portal Agropecuario Gobierno de Mendoza

[Handwritten signature]

G. Flora

El departamento de Guaymallén se encuentra dentro del distrito fitogeográfico del Monte de llanuras y mesetas, el cual incluye formaciones arbustivas en su mayor parte, con predominancia de *zigofláceas*, en especial del género *Larrea* (jarillas), asociadas con algarrobos (*Prosopis sp.*), las que poblaron el departamento antes del avance urbano. Actualmente se ha revalorizado la flora nativa por su incorporación a los jardines como xerojardinería, para contribuir al ahorro de agua en el riego de los espacios verdes. Otra flora es la exótica, proveniente de otras latitudes, muchas veces transformadas en malezas hoy pueblan especialmente las zonas de cultivos trayendo aparejados graves problemas de competencia de suelo y nutrientes. (PMOT, 2021:85)

En el área del proyecto, la flora es principalmente implantada y forma parte del parque lineal del departamento de Guaymallén. Cabe mencionar la importante función del arbolado urbano para la mitigación de las islas de calor, entre otros servicios para el ecosistema urbano.

Después del Parque General San Martín, los parques lineales del Acceso Este son el segundo espacio verde recreativo más grande del AMM de aproximadamente 3,7 ha. Actualmente, dicho parque va desde Mitre a La Purísima, previendo su extensión desde La Purísima hasta Arturo González.

Como se mencionó anteriormente, el proyecto plantea la construcción de la tercera trocha avanzando hacia los laterales en el tramo comprendido entre el intercambiador de Estrada – Sarmiento hasta el de Urquiza, en donde avanzará hacia el cantero interior.

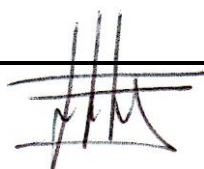
H. Fauna

Según el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT Gllén, 2021:85), la fauna de Guaymallén es la típica de la región fitogeográfica del monte y los animales se agrupan en mamíferos, aves y reptiles. Además, los insectos forman parte de la fauna y algunos de ellos tienen importancia fundamental para los agricultores especialmente por sus funciones en la polinización de los cultivos como abejas y abejorros.

Los animales silvestres encuentran alimento y refugio en la flora nativa por lo que su hábitat ha sido desplazado por el avance urbano del AMM específicamente hacia el Este siguiendo la influencia de la RPN7 como principal vía de acceso de vinculación E-O a escala internacional, nacional, regional, provincial y local. Ocasionalmente puede verse el *Pseudalopex griseus* (zorro gris), *Graomys griseoflavus* (pericote común), *Calomys musculinus* (laucha vespertina bimaclada), *Eligmodontia typus* (laucha colilarga común), entre otros. También se pueden encontrar reptiles, en su mayoría lagartijas, serpientes y culebras.

El trayecto de toda la traza del Acceso Este se encuentra antropizada en su Área Operativa.

Cabe mencionar la existencia de plagas generadas por el avance urbano y presencia de basura y chatarra; especies vinculadas a la transmisión de enfermedades y/o a la generación de daños o deterioro del hábitat humano. Estas se producen principalmente por la presencia de insectos (vinchucas, alacranes, cucarachas) y roedores, ya sea en la vía pública o en domicilios particulares.



I. Paisaje

Guaymallén se caracteriza también por su composición de paisajes diversos. Al continuo urbano que compone el Área Metropolitana de Mendoza, hacia el Este lo rodea un amplio sector de interfaz con mixtura de usos, seguido de un entorno pericentral de características rurales, productor de alimentos, con cabeceras distritales tradicionales.

Estas características son percibidas con claridad en el recorrido E-O de la traza de la RPNº7 en el trayecto comprendido en el presente Proyecto.

El componente estructurante del paisaje, en el tramo total de la RPNº7 en estudio, es la ruta en sí misma y los espacios intersticiales generados en cruces, rotondas, taludes y calles de servicio, no intervenidos paisajísticamente. Estos espacios cuentan con presencia de escasa flora nativa y sufren permanentes procesos erosivos. Se visualizan, asimismo, manchones de árboles implantados con ocasión de la aparición de algún uso entre los que se pueden mencionar: estaciones de servicios, venta de productos locales y artesanales, depósitos industriales, algunos barrios, cultivos; todos ellos en una secuencia esporádica que va aumentando su densidad a medida que se acerca al área urbana, retrocediendo la superficie cultivada con aparición de predios de suelo vacante que degradan aún más el paisaje.

En el **Tramo II**, transitando de Este a Oeste (Arturo González a Sarmiento), el paisaje presenta un proceso de transformación urbana de usos heterogéneos con una mayor presencia de barrios y retroceso de la actividad rural.

Se evidencian dentro de este Tramo, dos sectores diferenciados: **a)** el sector más hacia el Este, entre Arturo González y Cane con características en cuanto a que las banquetas, intersticios viales y entorno inmediato se encuentra deprimido, sin tratamiento de espacios abiertos públicos y grandes predios de tierra vacante; **b)** el sector entre Cane y Estrada (Sarmiento) que cuenta con tratamiento de forestación y equipamiento recreativo y de salud en los espacios públicos existentes entre el Acceso y sus laterales (tanto hacia el Norte como hacia el Sur) transformando completamente el paisaje urbano y la calidad del hábitat de las personas que viven y transitan por dicho tramo.

Avanzando hacia el Oeste, la cordillera de Los Andes aumenta su presencia, como telón de fondo, junto con la canopia del arbolado urbano, dando el marco característico e identitario de Mendoza.

Figura 21: Tramo II. Vista hacia el Oeste desde intersección elevada calle Arturo González



Figura 22: Tramo II – cruce calle Famatina – vista al Oeste



Figura 23: Tramo II – lateral norte entre Chacabuco y Arroyo



[Handwritten signature]

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 24: Tramo II – cruce calle Tirasso



Figura 25: Tramo II – lateral Norte altura calle Higuerita



Figura 26: Tramo II – Acceso Este, vista hacia el Oeste FFCC y calle La Purísima



A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'H' or 'M', located at the bottom left of the page.

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 27: Tramo II – Acceso Este, vista hacia el Oeste intersección carril Urquiza



Figura 28: Tramo II – Acceso Este, vista hacia el Oeste trayecto entre Urquiza y Rondeau



Figura 29: Tramo II – Lateral Norte, vista hacia el Oeste altura Rondeau



A handwritten signature in black ink.

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 30: Tramo II – Acceso Este, vista hacia el Oeste trayecto entre Rondeau y Azcuénaga



Figura 31: Tramo II – Acceso Este, vista hacia el Oeste trayecto entre Azcuénaga y Houssay



Figura 32: Tramo II – Acceso Este, vista hacia el Oeste trayecto previo a salida calle Sarmiento (Estrada)

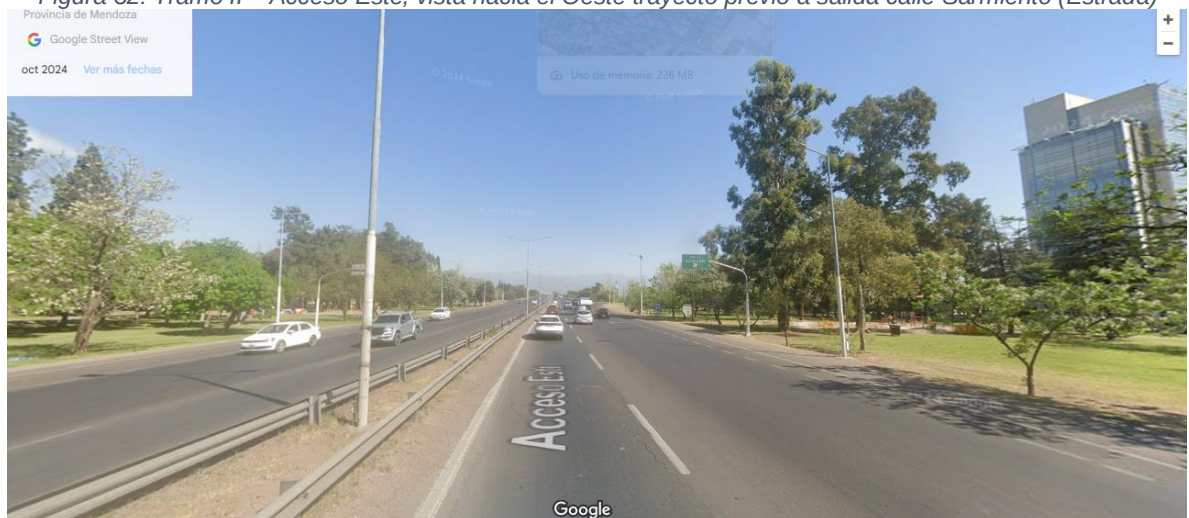
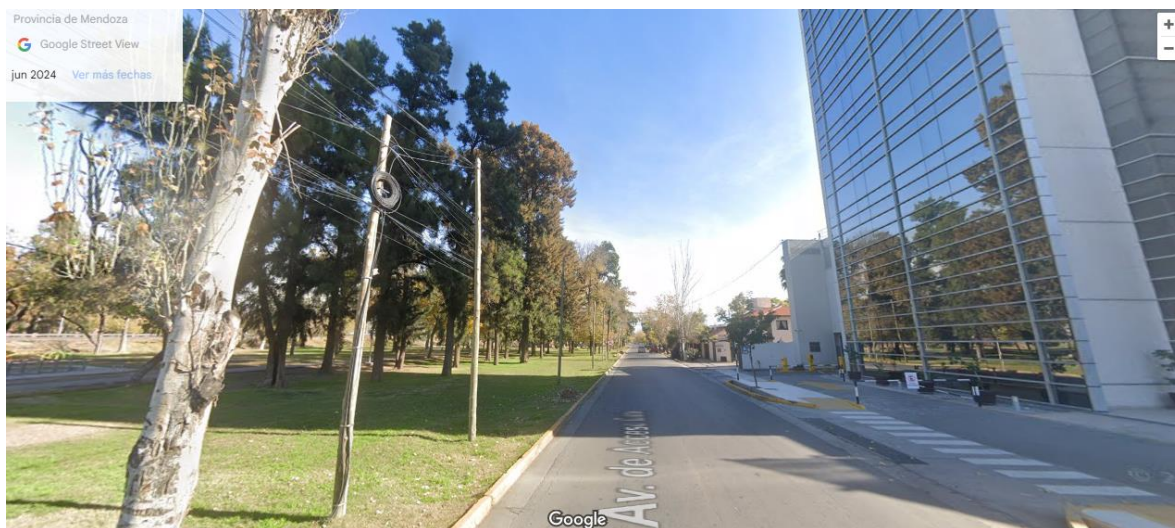


Figura 33: Tramo II – Lateral Oeste frente al Hotel Hilton / Mendoza Plaza Shopping



En cuanto a las características del paisaje en el **Tramo I** (calle Sarmiento a R40 / Costanera) el más hacia el Oeste y urbano del Proyecto en estudio, se evidencia la estructura de calles y construcciones que conforman el área urbana consolidada como parte del AMM.

El paisaje se puebla del parque automotriz que ingresa y egresa del centro hacia el Este / Guaymallén o derivación por Acceso Sur y de una profusa cartelería que tapa la vista a las montañas.

En este tramo el aumento de uso residencial aunado con el comercial y de servicios, la presencia del Hospital Notti y Hospital Italiano en el lateral norte, así como la terminal de ómnibus en el nudo con Costanera, más el tránsito vehicular y la cartelería, definen las características eclécticas y típicas del ingreso al centro de Mendoza desde el Este.

Figura 34: Tramo I – Cruce calle Sarmiento



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 35: Tramo I – Vista al Oeste Trayecto entre Estrada y Cañadita Alegre



Figura 36: Tramo I – Vista al Sur desde lateral Este - Trayecto entre Estrada y Cañadita Alegre



Figura 37: Tramo I – Vista al Oeste por lateral Norte - Trayecto entre Estrada y Cañadita Alegre



Figura 38: Tramo I – Vista al Oeste cruce Cañadita Alegre



Figura 39: Tramo I – Vista al Oeste trayecto entre Cañadita Alegre y Mitre



Figura 40: Tramo I – Cruce Mitre / Acceso Sur – vista al Oeste



Figura 41: Tramo I – Cruce Mitre / Acceso Sur – vista al Este

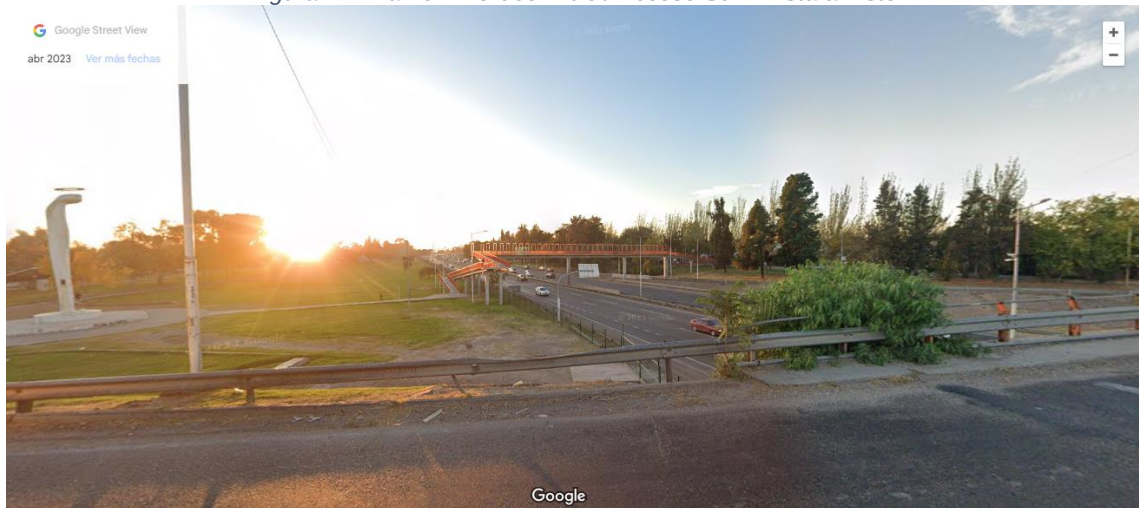


Figura 42: Tramo I – Nudo Vial cruce Acceso Este / Acceso Sur – vista hacia el Norte calle Mitre



Figura 43: Tramo I – Nudo Vial cruce Acceso Este / Acceso Sur – vista hacia el Sur



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 44: Tramo I – Lateral Norte Acceso Este altura Hospital Italiano



Figura 45: Tramo I – cruce calle Cobos – vista hacia el Norte



Figura 46: Tramo I – ingreso al AMM – vista hacia el Este



[Handwritten signature]

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 47: Tramo I – ingreso al AMM – vista hacia el Oeste – bajada a lateral Norte hacia Alberdi



Figura 48: Tramo I – ingreso al AMM – vista hacia el Oeste – trayecto entre Alberdi y Costanera



Figura 49: Tramo I – ingreso al AMM – vista hacia el Oeste – nudo vial Costanera



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 50: Tramo I – nudo vial Costanera – vista hacia el Noreste



Figura 51: Tramo I – nudo vial Costanera – vista hacia el Este

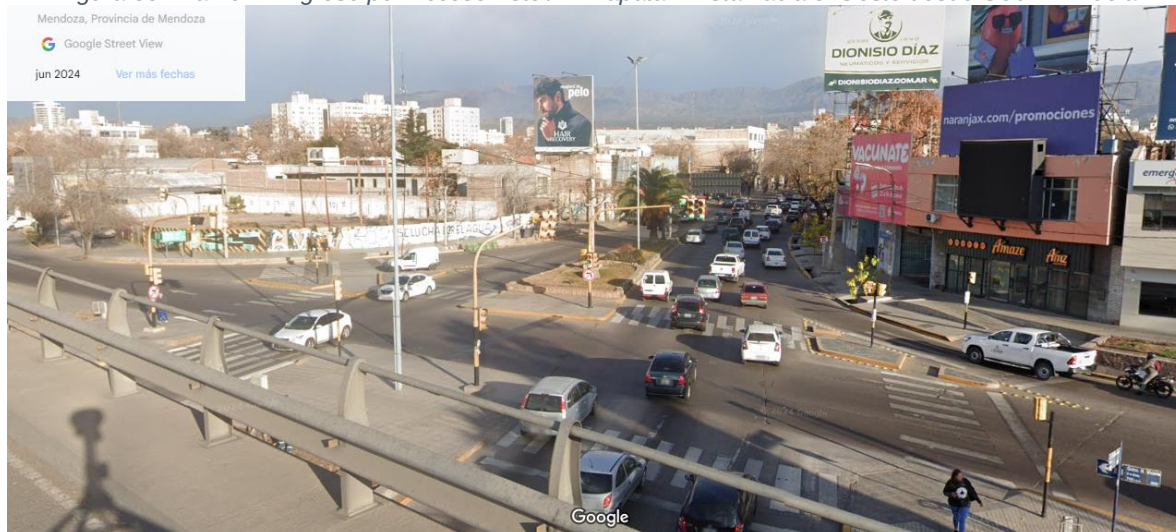


Figura 52: Tramo I – nudo vial Costanera – vista hacia el Este desde Gob. R. Videla



[Handwritten signature]

Figura 53: Tramo I – ingreso por Acceso Este / V. Zapata – vista hacia el Oeste desde Gob. R. Videla



J. Amenazas naturales / antrópicas

Viento Zonda

Pertenece al grupo de los vientos que descienden desde la cresta de la montaña al valle o el llano. La mayoría de los casos ocurren entre mayo y noviembre y más de la mitad de los eventos se registran entre mayo y agosto (otoño-invierno).

Los eventos que ocasiona en zonas pobladas producen daños de índole variada según la intensidad de sus ráfagas incluyendo voladuras de techos, caídas de cables de alta tensión y de árboles, interrumpe los servicios telefónicos y eléctricos y favorece la generación de incendios. Crea perjuicios en la agricultura por la fuerza del viento, por su extrema sequedad y por su alta temperatura a su vez produce problemas de visibilidad y afecciones a la salud. (PMOT Gllén, 2021:47,48)

Anegamiento / Inundaciones

El régimen de lluvias intensivas de la Provincia de Mendoza en el territorio de Guaymallén, produce anegamientos de difícil evacuación debido a las bajas pendientes naturales. La ocupación de áreas naturalmente inundables, el crecimiento no controlado de superficies impermeables y el manejo ineficiente de las aguas pluviales, han sido algunos de los factores que han dado origen a complejos escenarios que se observan en la actualidad en relación al drenaje urbano. (PMOT Gllén, 2021:93)

Específicamente, en relación a la traza del Acceso Este con sentido E-O, se genera una barrera al drenaje natural por lo que debe prestarse especial atención a la definición y ejecución de las correspondientes obras necesarias para su eficiente funcionamiento a escala metropolitana.

Una situación de este tipo, en el trayecto en estudio, es la que suele ocurrir en el puente que vincula el barrio UNIMEV con el Mendoza Plaza Shopping, como ocurrió por ejemplo el 23 de febrero de 2022.

Otro ejemplo es el que expone el PMOT (2021:93) incorporando imágenes de la situación generada por fuertes lluvias y granizo el 25 de abril de 2017, a la altura del Puente de Hierro.

Figura 54: Puente bajo Acceso Este – vinculación B° UNIMEV / Mza. Plaza Shopping



Fuente: <https://www.mdzol.com/sociedad/2022/2/23/>

Figura 55: Inundación Acceso Este – 25 de abril de 2017



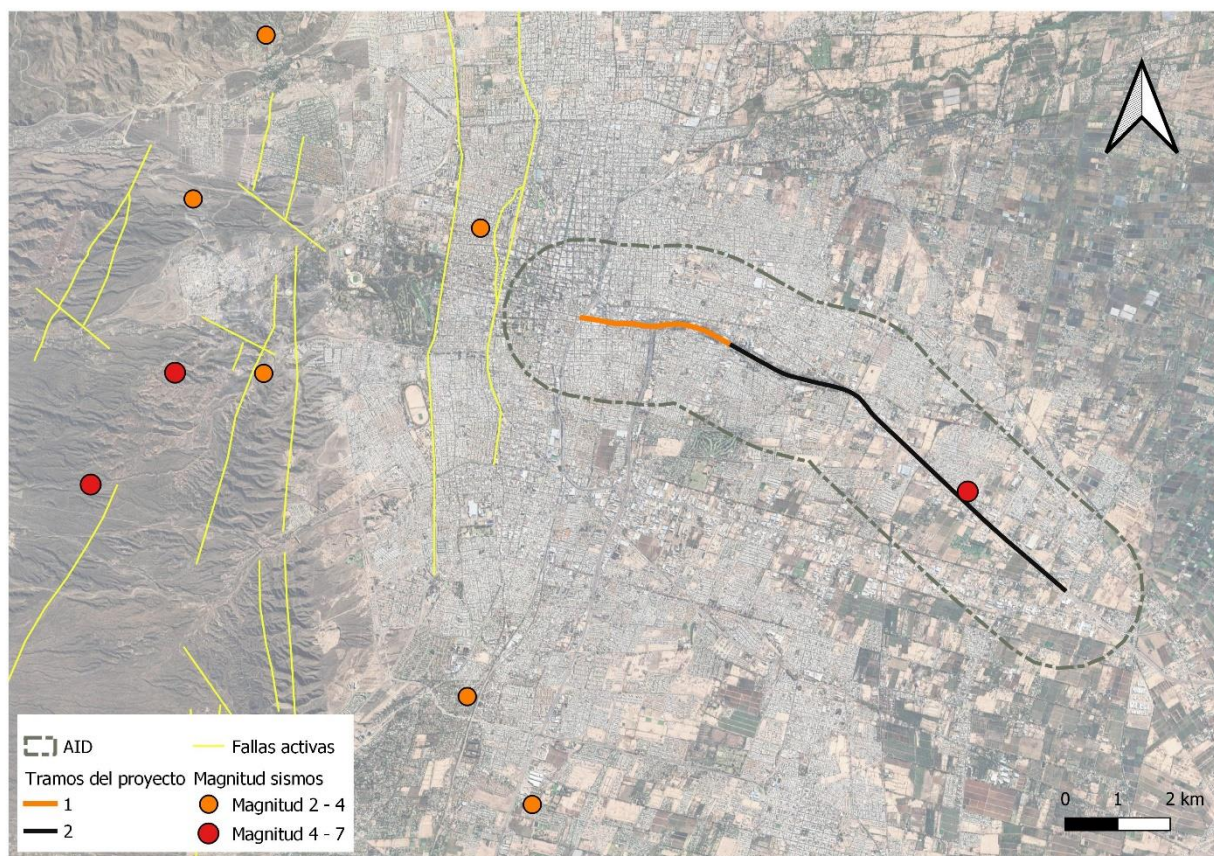
Fuente: PMOT Gllén, 2021

Sismicidad

Según el INPRES, el peligro sísmico, que es la probabilidad de que ocurra una determinada amplitud de movimiento del suelo en un intervalo de tiempo fijado, depende del nivel de sismicidad de cada zona. Los Mapas de Zonificación Sísmica individualizan zonas con diferentes niveles de Peligro Sísmico. En el Mapa de Zonificación Sísmica del Reglamento INPRES-CIRSOC 103, se encuentran identificadas 5 zonas. El AMM se encuentra localizada en la Zona 4: peligrosidad sísmica muy elevada, con aceleración máxima del suelo de 0,5 g.

Mediante el estudio del estado del arte a la fecha, contando con estudios geotécnicos y de mediciones de sismos no destructivos incluyendo la posibilidad de licuefacción por presencia de napas freáticas estudiadas hasta -30m.; se ha podido construir un mapa de suelos potencialmente licuables para el Departamento de Guaymallén. Este Mapa (PMOT, 2021:75) muestra que el Trayecto del presente Proyecto en sus 3 tramos se encontraría en suelos de amenaza de licuefacción media.

Figura 56: Epicentros y fallas activas



Elaborado en base a datos de UGDT Gobierno de Mendoza

Contaminación Atmosférica y Sonora

El origen de los contaminantes está ligado a las fuentes de emisión. El Acceso Este y su Área de Influencia Directa (AID) presentan una mayor concentración de contaminantes por fuentes vehiculares. Las emisiones de gases por mal funcionamiento de los motores y el sonido emitido por bocinas, etc. generan interferencias negativas al ambiente y a la población, sobre todo en casos de accidentes o embotellamientos.

Contaminación del Suelo

La contaminación del suelo se produce por interacción de varios factores. En el proyecto que nos ocupa, su trayectoria transita en área urbana consolidada y a densificar. Los posibles factores más importantes que pueden provocar contaminación del suelo, son: la deposición con tratamiento inadecuado de RSU o industriales, la ausencia de servicio de saneamiento. El riesgo aumenta, además, ante la presencia de napa freática alta y suelos cuyas características revisten amenaza de licuefacción media.

Contaminación por Radiaciones

A fin de evitar la **contaminación electromagnética** existen normativas vigentes, principalmente referidas a restricciones de dominio en zonas de servidumbre de electroductos de alta y media tensión.

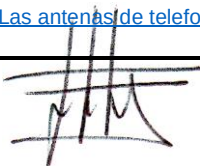
Ver apartado de Infraestructuras, Equipamientos y Servicios: Electricidad.

El documento técnico del Ente Provincial Regulador de la Energía (https://www.evre.gov.ar/Reglamentacion_SAE_Proj_Res_Anexo_I_final.pdf) explicita que los parámetros a considerar se encuentran establecidos en la Ley N° 5.926 de Servidumbre Administrativa de Electroducto. Asimismo, en cuanto a los aspectos técnicos de diseño de instalaciones y determinación de distancias y áreas de seguridad son de aplicación las siguientes reglamentaciones de la Asociación Electrotécnica Argentina (AEA): Reglamentación sobre Líneas Subterráneas Exteriores de Energía y Telecomunicaciones N° 95.101. Reglamentación de Líneas Aéreas Exteriores de Media Tensión y Alta Tensión N° 95.301. Reglamentación sobre Centros de Transformación y Suministro en Media Tensión N° 95.401. Reglamentación para Estaciones Transformadoras N° 95.402 de la AEA.

En cuanto a las **radiaciones no ionizantes** (RNI), las mismas se producen ante la presencia de antenas, ya que es el elemento que permite la irradiación y propagación de una onda electromagnética, siendo indispensables para la conectividad de la red celular de comunicaciones. Cuanto mayor es la cantidad de terminales móviles que pretenden comunicarse en un área determinada, mayor deberá ser la cantidad de antenas que estén activas en esa zona. Las antenas emiten radiaciones no ionizantes (RNI). Esto significa que la energía de esa radiación no alcanza a romper las ligaduras de un átomo. En nuestro país sus niveles de emisión deben estar por debajo de los límites establecidos por la Resolución 202/95 del Ministerio de Salud y Asistencia Social de la Nación. Normalmente los niveles medidos en instalaciones activas son del orden de 10 a 100 veces menores que esos límites¹.

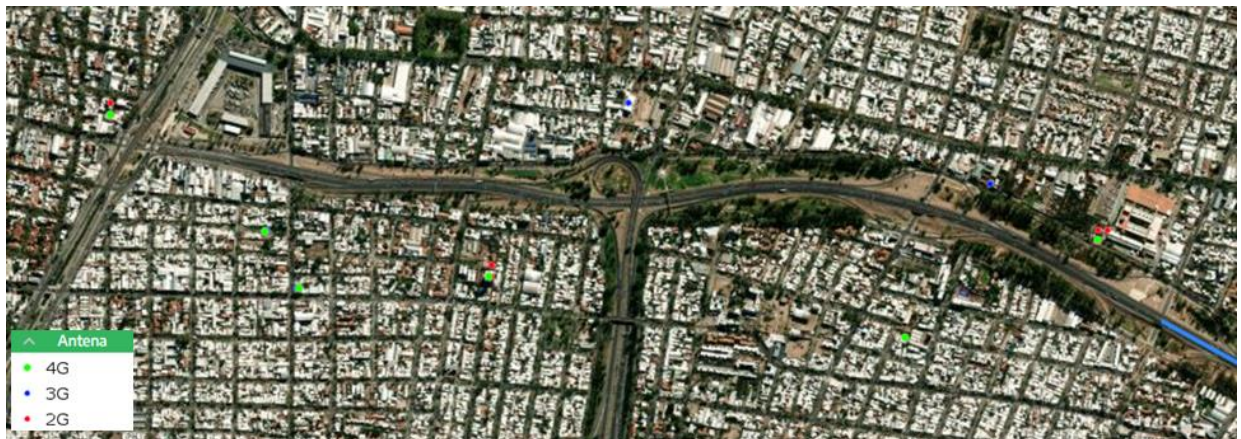
Numerosos estudios científicos demuestran que la exposición de los seres vivos a las radiaciones no ionizantes puede ser nociva, particularmente si se prolonga a lo largo del

¹ [Las antenas de telefonía celular y los posibles riesgos que sus radiaciones conllevan para la salud humana – Portal FIO](#)



tiempo. Se ha comprobado que estas radiaciones pueden causar en algunas personas diversos malestares (dolor de cabeza, mareos, insomnio, etcétera) pero no suelen provocar por sí mismas enfermedades. No obstante, en personas vulnerables como los niños, ancianos o aquellas cuyos niveles de defensa orgánica se encuentren disminuidos, aumenta el riesgo de contraerlas. Los operadores deben contar con una licencia previa otorgada por el Ente Nacional de Comunicaciones (ENACOM), el organismo de control que habilita a las empresas a brindar el servicio de comunicaciones móviles en determinadas zonas del país, y cuenta con las bandas de frecuencias que el ente les asigne. Una de sus principales normativas es la Res. 2017-3635-APN-ENACOM MM. Por su parte, cada provincia y sus municipios reglamentan las condiciones edilicias y ambientales que debe cumplir cada instalación. La provincia de Mendoza, se encontraría trabajando en una normativa unificada².

Figura 57: Localización de antenas en el entorno del Tramo I



Elaborado en base a datos de IDERA

Figura 58: Localización de antenas en el entorno del Tramo II



Elaborado en base a datos de IDERA

² [Avanza una normativa única para las antenas de telecomunicaciones en todos los municipios : Prensa Gobierno de Mendoza](#)

Contaminación por presencia de basura

En todo el trayecto de las obras propuestas no existen basurales a cielo abierto, sí se depositan RSU por descuido de los usuarios/visitantes en los parques lineales que se encuentran a ambos lados de la ruta en los tramos 1 y 2 (desde Cobos al cruce FFCC).

A continuación, se incorpora un mapa de micro-basurales relevados por el Municipio, el que se encuentra a una distancia de 780m en el tramo II.

Figura 59: Micro-basural a cielo abierto: Riesgo Medio. Castro y Curupaití



Elaborado en base a datos de UGDT Gobierno de Mendoza

Medio socioeconómico y cultural

A. Población y Vivienda

Datos de los Departamentos del AMM

Según los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022 (CNPHV, 2022), la población mendocina asciende a 2.043.540 personas. Se ubica detrás de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe. Del total poblacional de la provincia, se desprende que 51,67% son mujeres, 48,31% hombres y 0,02 %, es decir, 478 personas, no se identificaron con ningún género.

Los departamentos de Guaymallén (321.966), Las Heras (234.401), Maipú (219.402), San Rafael (215.020) y Godoy Cruz (195.159) siguen liderando el listado de las localidades con mayor número de habitantes.

Estos datos estadísticos califican al departamento de Guaymallén como el más poblado de la provincia, rango que mantiene desde la década de 1960.

El departamento de Guaymallén forma parte del Área Metropolitana de Mendoza, junto con los Departamentos de Las Heras, Ciudad, Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Maipú. En cuanto a la densidad, Capital y Godoy Cruz son los municipios con mayor cantidad de habitantes por metro cuadrado. Guaymallén, cuenta con una superficie de 162 km² y con una densidad de 1.985 hab/km².

Tabla 15: Total de Población Mendoza y Población por departamentos del AMM, 2010 - 2022

Código	Departamento	Población		Variación absoluta	Variación relativa (%)
		2010	2022		
50	Total	1.738.929	2.043.540	304.611	17,5
50007	Capital	115.041	127.160	12.119	10,5
50021	Godoy Cruz	191.903	195.159	3.256	1,7
50028	Guaymallén	283.803	321.966	38.163	13,4
50049	Las Heras	203.666	234.401	30.735	15,1
50063	Luján de Cuyo	119.888	175.056	55.168	46,0
50070	Maipú	172.332	219.402	47.070	27,3

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados definitivos.

Fuente: INDEC, 2022

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Tabla 16: Total Provincial. Población y Densidad de Habitantes por km² departamentos del AMM, 2010 - 2022

Código	Departamento	Superficie en km ²	Año	
			2022	
			Población total	Densidad hab/km ²
50	Total	149.069	2.043.540	13,7
50007	Capital	53	127.160	2.412,9
50021	Godoy Cruz	79	195.159	2.461,0
50028	Guaymallén	162	321.966	1.985,0
50049	Las Heras	8.910	234.401	26,3
50063	Luján de Cuyo	4.821	175.056	36,3
50070	Maipú	623	219.402	352,1

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados definitivos.

Fuente: INDEC,2022

Tabla 17: Total de viviendas y población según gobierno local. Año 2022

Gobierno local	Viviendas	Población	Viviendas particulares	Población en viviendas particulares	Viviendas colectivas	Población en viviendas colectivas	Población en situación de calle
Total	702.009	2.043.540	701.357	2.030.773	652	12.636	131
	2.043.540	701.357	2.030.773	652	12.636	131	
Godoy Cruz	71.740	195.159	71.705	194.557	35	599	3
Guaymallén	107.382	321.966	107.311	320.871	71	1.056	39
Las Heras	72.614	234.401	72.568	233.839	46	503	59
Luján de Cuyo	58.537	175.056	58.460	171.883	77	3.171	2
Maipú	67.524	219.402	67.493	218.887	31	515	-
Mendoza	58.152	127.160	58.068	123.715	84	3.434	11

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados definitivos.

Fuente: INDEC,2022

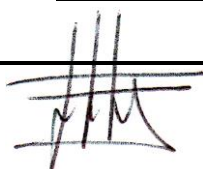
Población, Hogares y Viviendas del entorno inmediato del Área Operativa

Los datos de población, hogares y viviendas por radios censales 2022 han sido tomados del visor de Infraestructura de Datos Espaciales del Gobierno de Mendoza. Se han seleccionado aquellos radios colindantes a la traza del Acceso Este.

Acceso Este Tramo I – datos de Población

Tabla 18: Tramo I: Población, Hogares y Viviendas por radios censales incluidos en el AO

Departamento	Tramo del Proyecto	Fracción y Radio censal	Población radio censal	Hogares radio censal	Viviendas radio censal
		01 07	524	201	219
		01 05	699	299	348



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

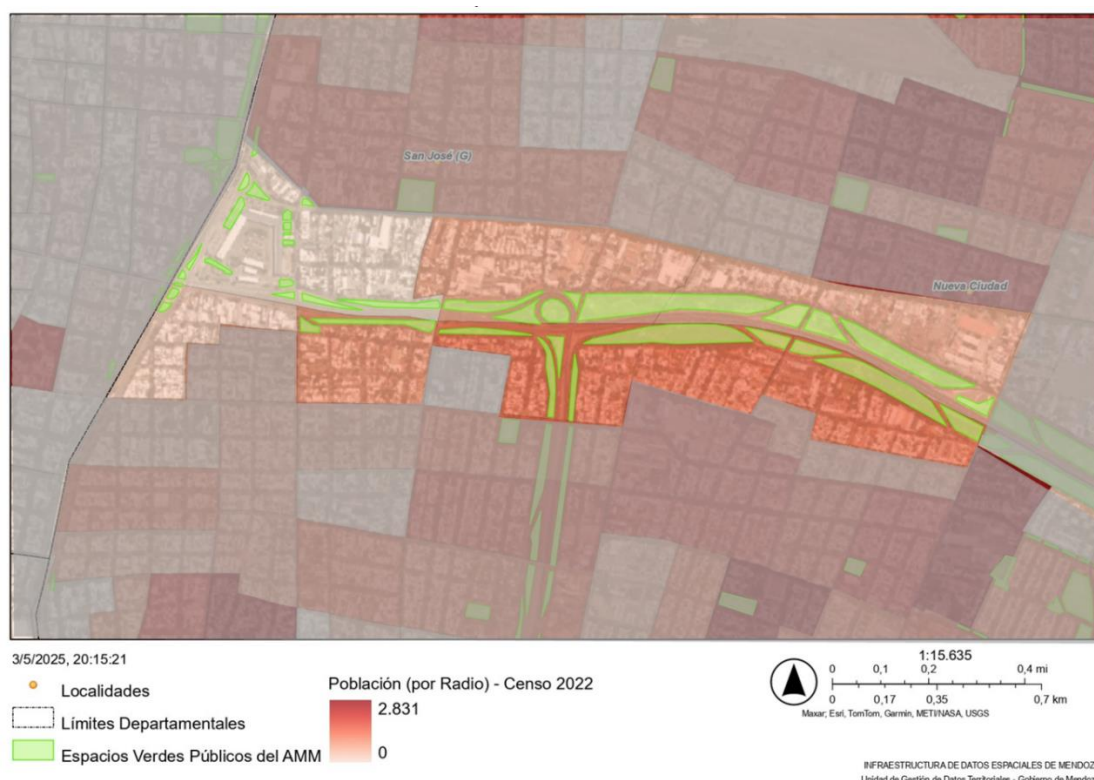
Departamento	Tramo del Proyecto	Fracción y Radio censal	Población radio censal	Hogares radio censal	Viviendas radio censal
Guaymallén	I	01 03	799	289	316
		01 01	463	184	210
		01 02	643	237	250
		08 01	623	217	231
		08 08	802	325	332
		08 07	795	288	309
	Subtotal		5348	2040	2215

Elaborado en base a datos del INDEC,2022 - IDEMza

De la Tabla anterior resulta que en el entorno inmediato del Área Operativa del **Tramo I** del Proyecto viven 5348 personas en 2040 hogares y se localizan 2215 viviendas.

Esta es la población estable que deberá considerarse a fin de mitigar posibles impactos negativos durante la ejecución de las obras, a la que deberá sumarse la población fluctuante que recorre el sector en función de otras actividades y del ingreso – egreso a la Ciudad de Mendoza.

Figura 60: Tramo I: Cantidad de Población por radios censales incluidos en el AO



Elaborado en base a datos de INDEC,2022 en UGDT Gobierno de Mendoza

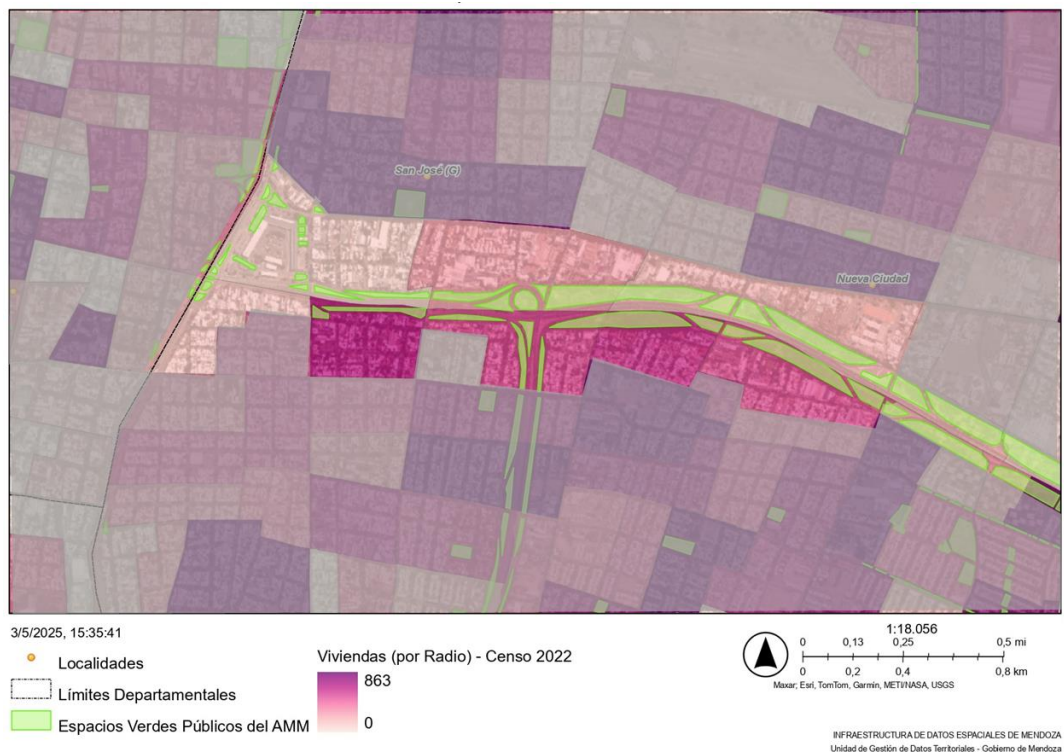
[Firma manuscrita]

Figura 61: Tramo I: Cantidad de Hogares por radios censales incluidos en el AO



Elaborado en base a datos del INDEC, 2022 en UGDT Gobierno de Mendoza

Figura 62: Tramo I: Cantidad de Viviendas por radios censales incluidos en el AO



Elaborado en base a datos del INDEC, 2022 en UGDT Gobierno de Mendoza

[Firma manuscrita]

Acceso Este Tramo II – datos de Población

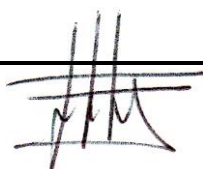
Tabla 19: Tramo II: Población, Hogares y Viviendas por radios censales incluidos en el AO

Departamento	Tramo del Proyecto	Fracción y Radio censal	Población radio censal	Hogares radio censal	Viviendas radio censal
Guaymallén	II	14 01	1235	407	426
		14 02	541	214	243
		14 03	585	232	257
		14 04	768	327	387
		14 05	496	195	211
		14 07	801	304	312
		14 08	681	270	321
		14 09	708	217	213
		14 10	874	330	372
		08 01	623	217	231
		08 02	578	221	236
		08 03	579	207	215
		08 05	556	219	243
Guaymallén	II	08 06	474	204	214
		18 01	1375	441	478
		18 02	1096	356	363
		18 04	1522	447	450
		18 05	757	288	306
		06 09	1053	274	279
		06 10	1181	336	337
		06 12	879	257	258
		06 15	433	116	112
	Subtotal		17795	6079	6464

Elaborado en base a datos del INDEC, 2022 e IDEMza

De la Tabla anterior resulta que en el entorno inmediato del Área Operativa del **Tramo II** del Proyecto viven 17.795 personas en 6.079 hogares y se localizan 6.464 viviendas.

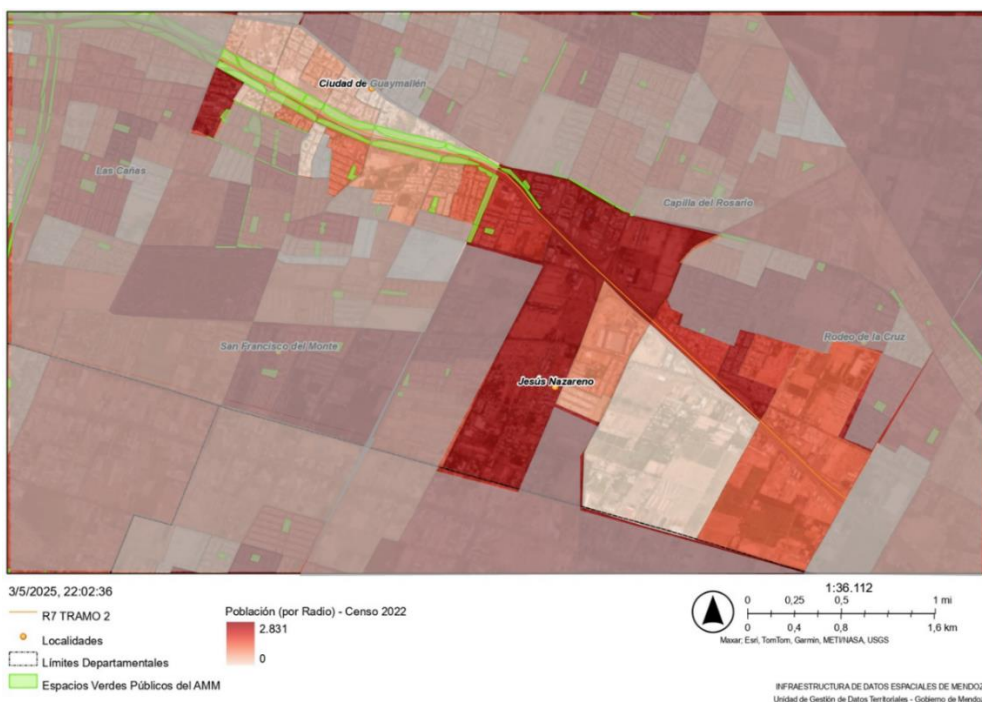
Esta es la población estable que deberá considerarse a fin de mitigar los posibles impactos negativos durante la ejecución de las obras, considerando que es el tramo más afectado en esta etapa de construcción debido a que es en el que se prevé el aumento de un nuevo carril.



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

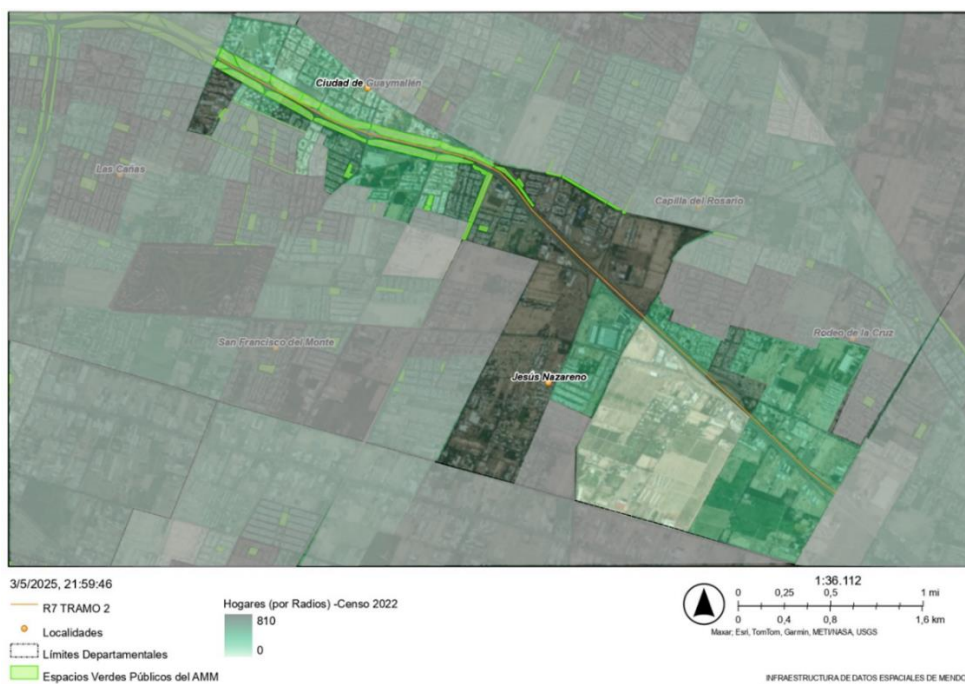
A la población directa que vive colindante al AO de este Tramo debe sumarse la población fluctuante que recorre el sector en función de otras actividades y del ingreso – egreso a la Ciudad de Mendoza.

Figura 63: Tramo II: Cantidad de Población por radios censales incluidos en el AO



Elaborado en base a datos de INDEC,2022 en UGDT Gobierno de Mendoza

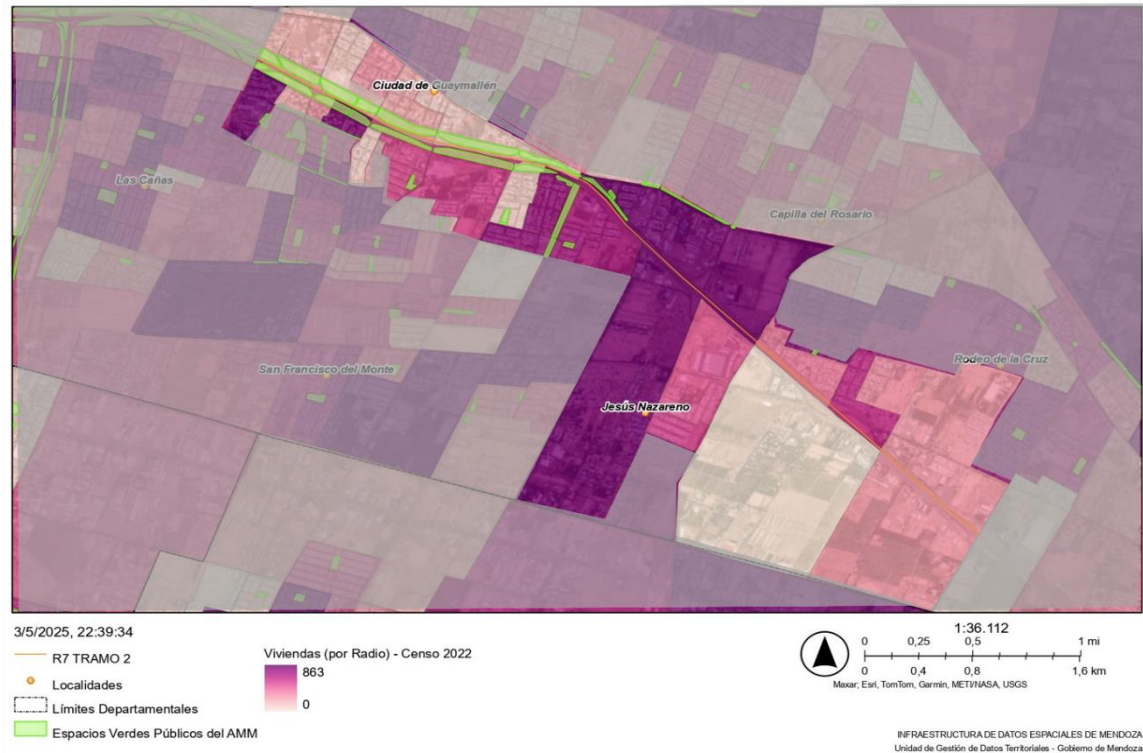
Figura 64: Tramo II: Cantidad de Hogares por radios censales incluidos en el AO



Elaborado en base a datos de INDEC,2022 en UGDT Gobierno de Mendoza

[Firma manuscrita]

Figura 65: Tramo II: Cantidad de Viviendas por radios censales incluidos en el AO



Elaborado en base a datos de INDEC, 2022 en UGDT Gobierno de Mendoza

En la longitud total de obra existen de manera aproximada en función de los radios censales que colindan al área operativa 8.679 viviendas y viven 23.143 personas en 8.119 hogares.

Tabla 20: Población, Hogares y Viviendas por radios censales incluidos en el AO

	Según Radio Censal colindante al AO		
	POBLACIÓN	HOGARES	VIVIENDAS
TRAMO I	5.348	2.040	2.215
TRAMO II	17.795	6.079	6.464
TOTAL	23.143	8.119	8.679

Elaborado en base a datos del INDEC, 2022 – IDEMza

Esta cantidad de personas y viviendas son susceptibles de ser afectadas por las molestias temporales de la obra, así como de sus beneficios directos una vez terminadas las mismas.

Necesidades básicas insatisfechas

Considerando un radio de 1500mts. (AID) hacia ambos lados del trayecto completo del presente Proyecto, se concluye según datos RENABAP (2025, en línea), que existen 1 Barrio Popular dentro de esta área, con un total de 130 viviendas y 143 hogares aproximadamente.

[Firma manuscrita]

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

La lógica de ocupación es en las inmediaciones o sobre la traza del FFCC y preferentemente en terrenos abandonados o de propiedad estatal, principalmente en zonas menos consolidadas pero cercanas a los centros de servicios y localidades, ya que es allí donde consiguen sus recursos y fuente laboral.

En estos Barrios Populares existen Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) que se traducen en un hábitat inadecuado, con conexión irregular a energía eléctrica y a red de agua potable; desagüe a pozo ciego y gas en garrafa.

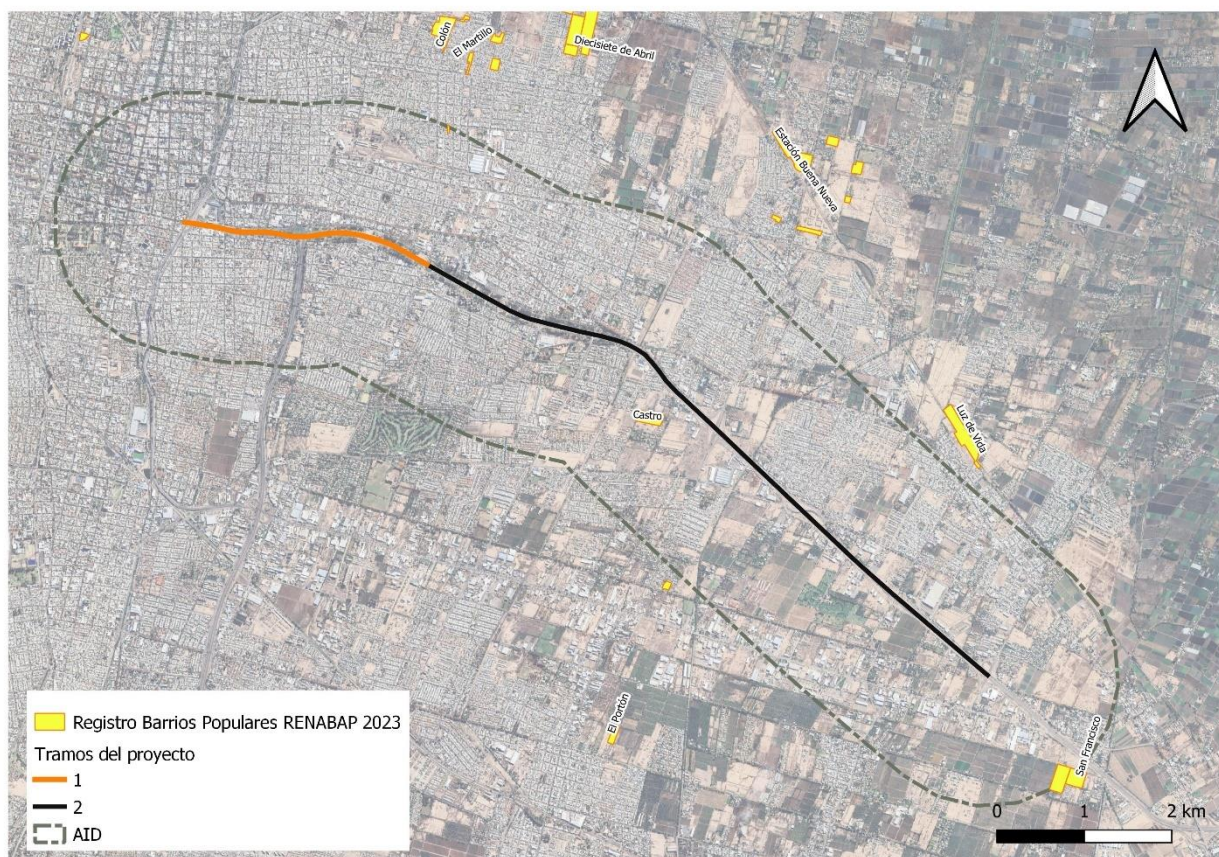
Es importante mencionar que, no existen ocupaciones permanentes dentro del Área Operativa del Proyecto, salvo algunas personas en condición de calle, principalmente bajo puentes transversales de vinculación vial.

Tabla 21: Total de viviendas y hogares en Barrios Populares. Radio 1500mts.

PROYECTO	BP	DISTANCIA a R7 mts.	DEPARTAMEN TO	LOCALIDAD	CANT VIV.	CANT. HOGARES
TRAMO 2	CASTRO	340	GUAYMALLÉN	JESÚS NAZARENO	130	143

Elaborado en base a datos de RENABAP, IDEMza, 2025

Figura 66: Barrios Populares según RENABAP, Tramo 2



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

[Handwritten signature]

B. Usos del suelo

Según Normativa Vigente

Unidades de Integración Territorial a escala provincial

El Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (PPOT) aprobado por Ley Prov. N° 8.999 del año 2017 determina la clasificación del territorio provincial en áreas urbanas, de interfaz, rurales, naturales y bajo regímenes especiales. La base para su definición es el diagnóstico territorial elaborado por la UNCuyo – CONICET el cual define Unidades de Integración Territorial (UIT). Las UIT se basan en las Unidades Ambientales de Referencia (UAR) a las que se les incorporan los aspectos sociales, económicos y territoriales. Según estas Unidades de Integración Territorial (UIT) el trayecto de la RN7 y su AID se encuentran dentro del denominado OASIS del Área Metropolitana de Mendoza.

Figura 67: Unidades de Integración Territorial – PPOT (Ley 8999)

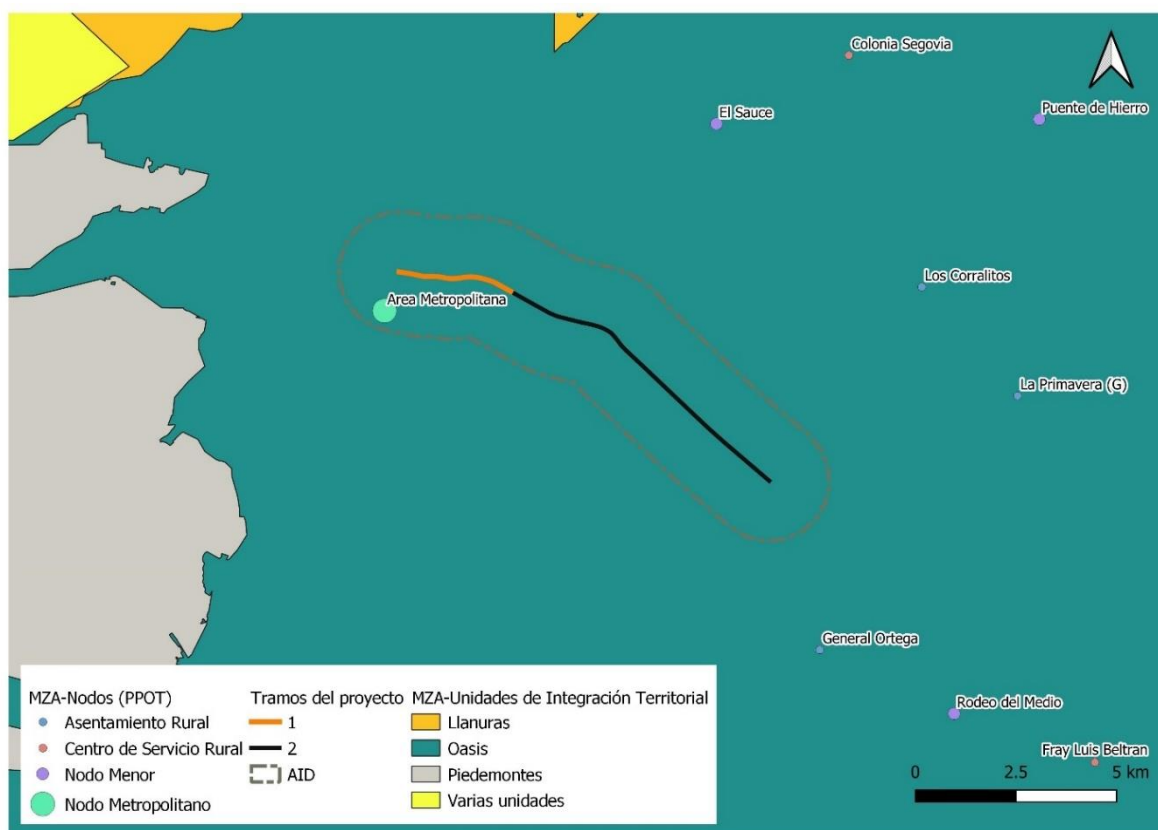
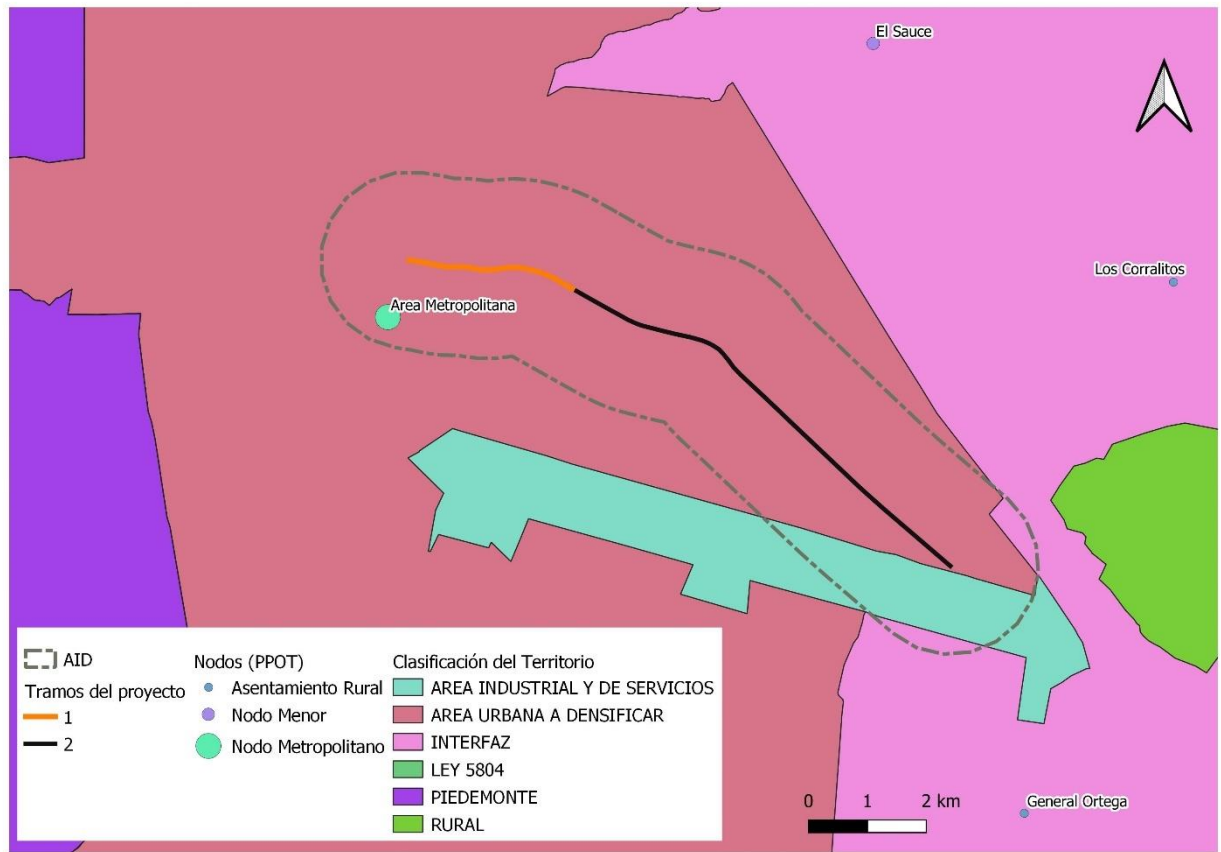


Figura 118: Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Clasificación de áreas a escala provincial

La metodología y criterios para la Clasificación del Territorio Provincial se encuentran explicitados en el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial en su Punto 5.2.1. y de su aplicación resulta que el trayecto en estudio del presente Proyecto transita de Este a Oeste mayormente por áreas de interfaz, área industrial hasta adentrarse al área urbana a densificar.

Figura 68: Clasificación del Territorio a nivel Provincial – PPOT (Ley 8999)



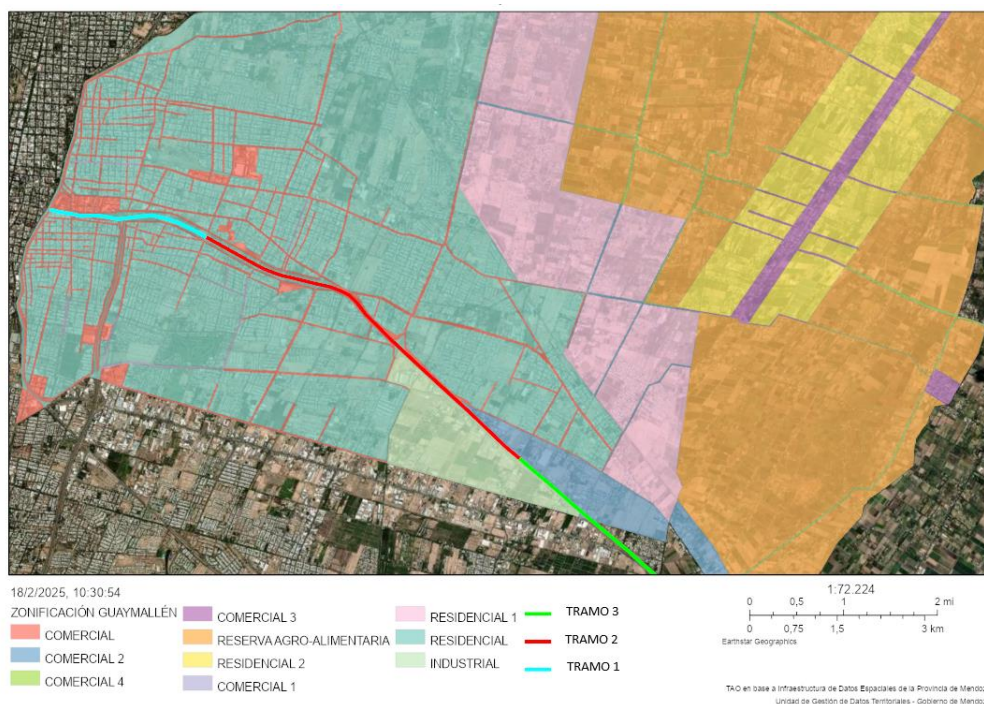
Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Nivel Local

En cuanto a la zonificación de usos del suelo vigente según ordenanzas municipales, los tramos 1 y 2 transitan por áreas definidas por el Departamento de Guaymallén, principalmente como residenciales, industriales y comerciales.

[Firma manuscrita]

Figura 69: Zonificación vigente Guaymallén



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Usos Predominantes Actuales

En el tramo I el uso predominante es el residencial y comercial. Según el Portal Agropecuario (en línea), el cual identifica la *cobertura de suelos* según presente cultivo, suelo desnudo, vegetación natural, pasturas, usos urbanos, otros; se evidencia que en el Tramo 2 existe una importante variedad de coberturas, lo que da cuentas de la heterogeneidad de usos, típica de áreas periurbanas o de interfaz.

Figura 70: Cobertura de Suelos

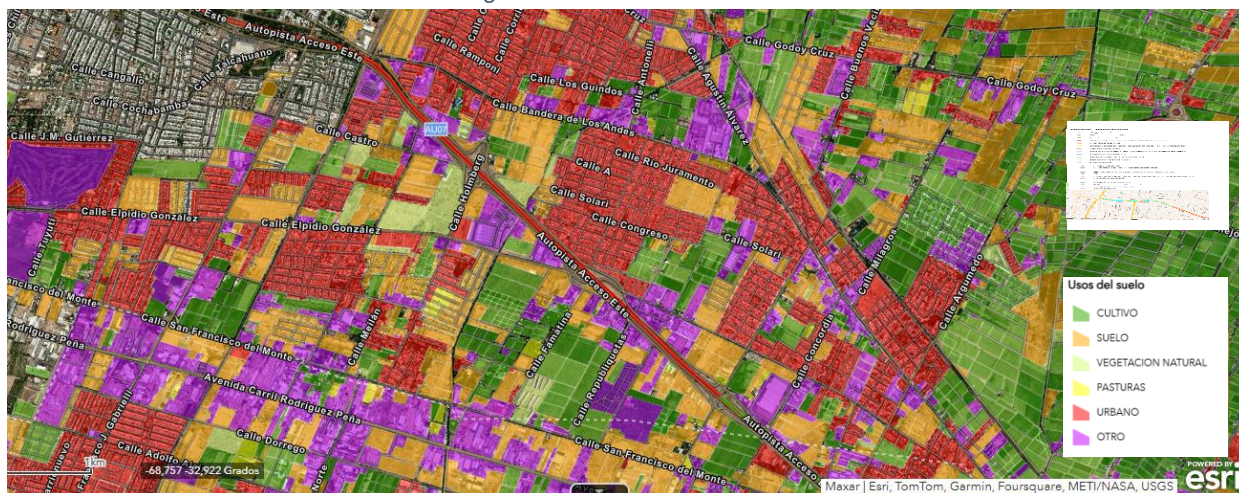


Elaboración en base a datos del Portal Agropecuario

<https://mpipgis1.mendoza.gov.ar/portal/apps/webappviewer/index.html?id=e219ea470afc4704b7972954aa9dfb39>

Handwritten signature.

Figura 71: Cobertura de Suelos



Elaboración en base a datos del Portal Agropecuario
<https://mpipgis1.mendoza.gov.ar/portal/apps/webappviewer/index.html?id=e219ea470afc4704b7972954aa9dfb39>

La caracterización de estos usos / actividades en el territorio pueden apreciarse en el Punto I. Paisaje del Medio Físico Ambiental. Puede apreciarse cómo la Ruta 7 actúa como eje estructurante del territorio, que en algunos casos conecta y viabiliza los usos que se desarrollan en su entorno; y en otros casos, se comporta como una barrera a su normal funcionamiento.

Además de los barrios que se acercan a la Ruta de manera cada vez más contigua transitando de Este a Oeste, hasta llegar al área consolidada del AMM; la actividad industrial y de servicios en muy importante dentro del Área de Impacto Directo (AID). Los parques industriales existentes en el AID se encuentran incorporados en el Punto J. Amenazas Naturales / Antrópicas.

C. Infraestructura, equipamiento y servicios

Infraestructura Vial - Ferrocarril

La RN N°7 como Corredor Bioceánico tiene un rol clave en la vinculación Este – Oeste desde Buenos Aires pasando por Mendoza, hasta el Paso Cristo Redentor y Chile.

Su traza llega al Área Metropolitana de Mendoza, recibiendo la afluencia de todo el tránsito vehicular de los nodos del Este, tales como San Martín, Junín, Palmira y Centros de Servicios del área rural de Maipú y Guaymallén.

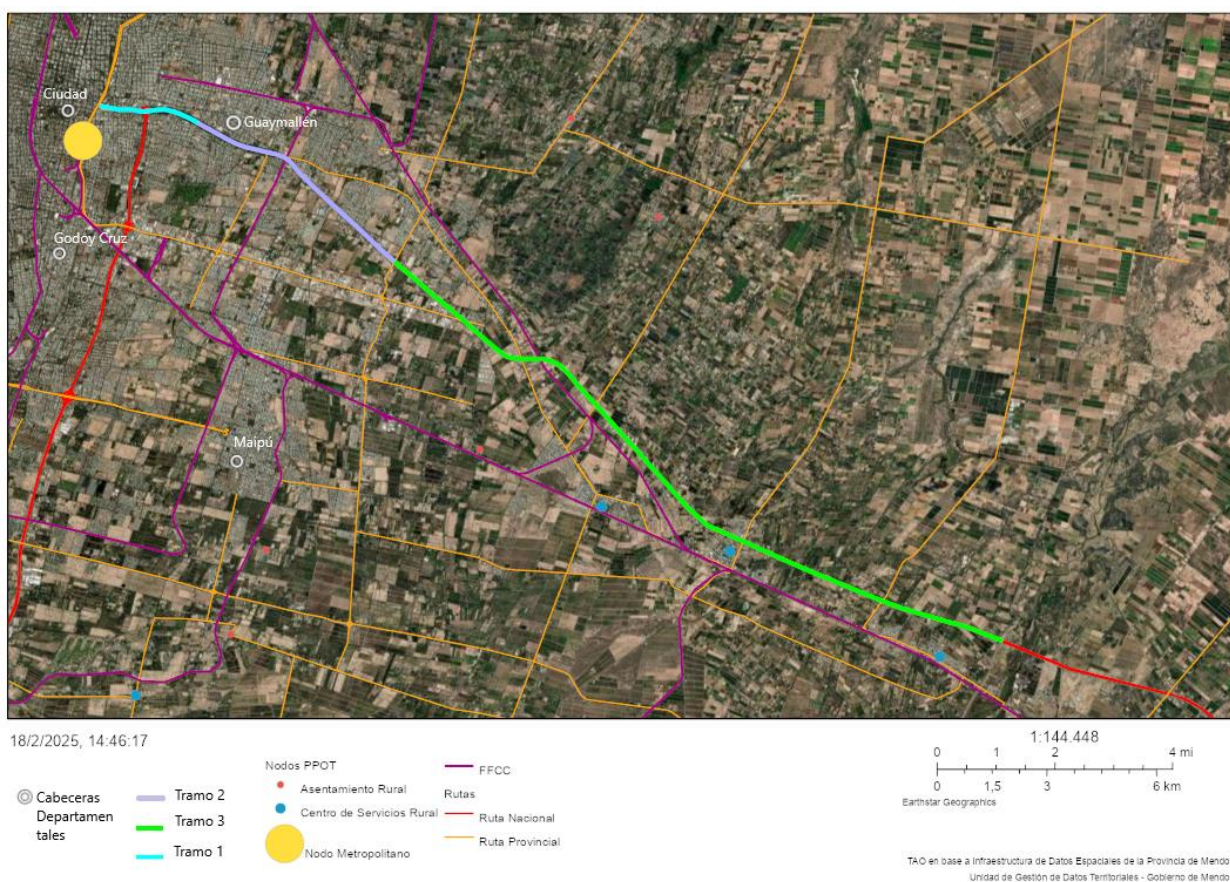
Esta Ruta Nacional a medida que llega al AMM se va insertando en una trama vial cada vez más compleja, interceptando otra Ruta Nacional, como es la Ruta 40, rutas provinciales y la estructura de calles primarias, secundarias y terciarias propias de un área urbana consolidada.

A esta trama se le superpone, además, la traza del ferrocarril que en el trayecto del presente Proyecto lo intercepta en varios puntos.

Estas intersecciones revisten de especial cuidado al momento de la etapa de construcción. En el caso de los cruces con el FFCC debido a posibles interferencias o imprevistos que generen alguna rotura de la traza o impidan el paso temporal del mismo.

En cuanto a la trama vial que intercepta el tramo completo del presente Proyecto, más el tramo en sí, se generará mayor congestión vehicular en las arterias del AID, las que actualmente ya se encuentran saturadas. Revisten así, especial importancia la programación y coordinación de las obras previstas para que se realicen en el menor tiempo posible.

Figura 72: Red Vial principal - FFCC



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

El presente Proyecto propone generar una intervención integral de reordenamiento del flujo vehicular en uno de los accesos más importantes del Área Metropolitana de Mendoza, el Acceso Este (Ruta Nac. N° 7). Por el mismo circulan unos 100.453 vehículos promedio diarios aproximadamente (datos del año 2023) en el tramo 2 del sector de estudio. (Ver Estudio de Tránsito).

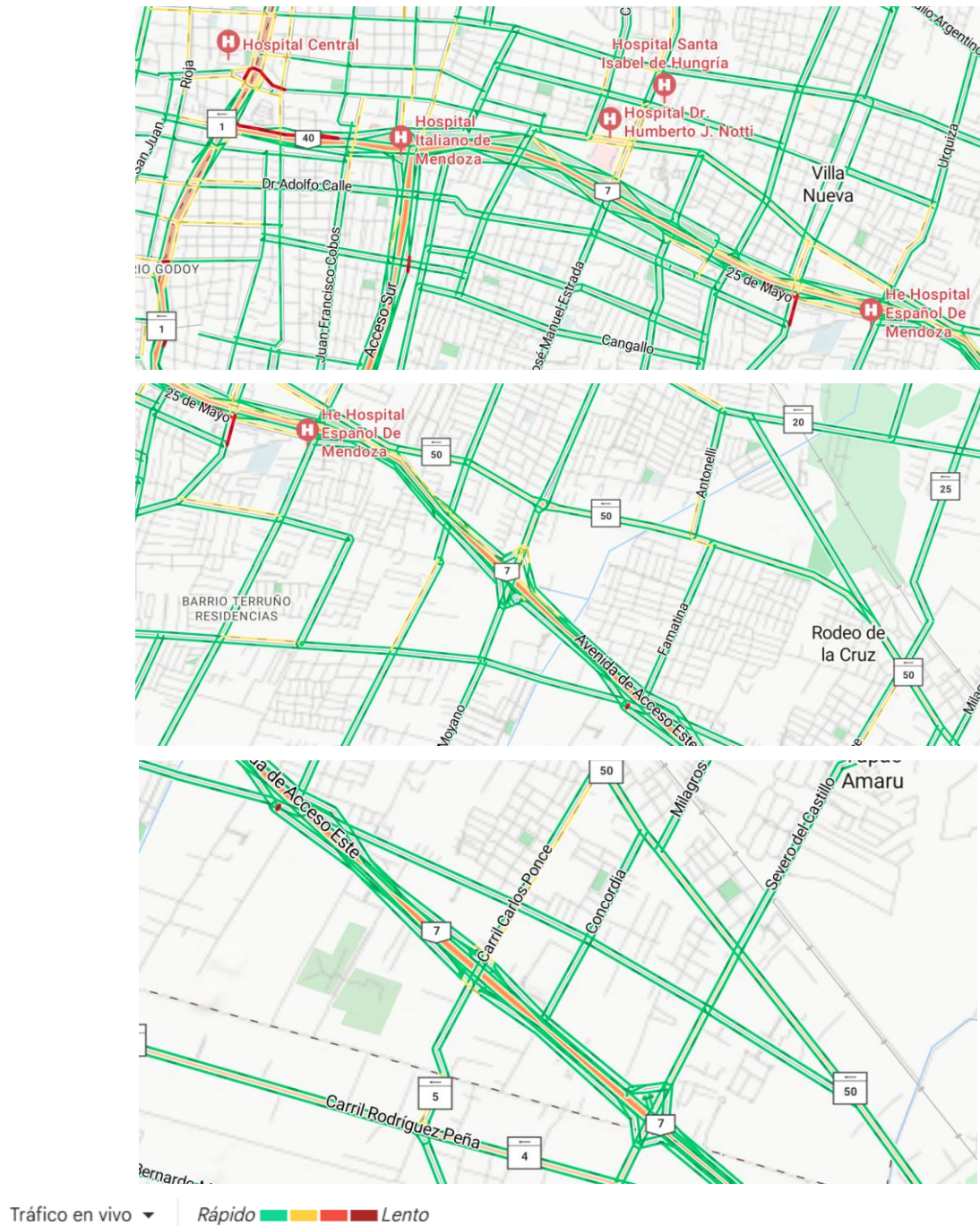
La estructura vial del AMM resulta actualmente insuficiente para el flujo del parque automotor, sobre todo en horas pico. Según datos obtenidos de <https://www.bing.com/maps/traffic> para un día de semana laborable a las 8:30hs se puede observar cómo se produce un embotellamiento desde calle Cobos hasta Costanera y como, en la mayor parte del trayecto completo del presente Proyecto el tránsito no se presenta fluido, sobre todo en las intersecciones de salidas de los centros urbanos menores por los que va pasando.

Si el actual Proyecto no se ejecuta, se estima que el flujo vehicular en el Área de Influencia Directa se verá incrementado como consecuencia del crecimiento poblacional que caracteriza a

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

la zona y la conexión que representa la Ruta 7 como acceso al AMM de Mendoza desde el Este, tanto provincial como interprovincial.

Figura 73: Tránsito R7 desde Costanera a R. Peña

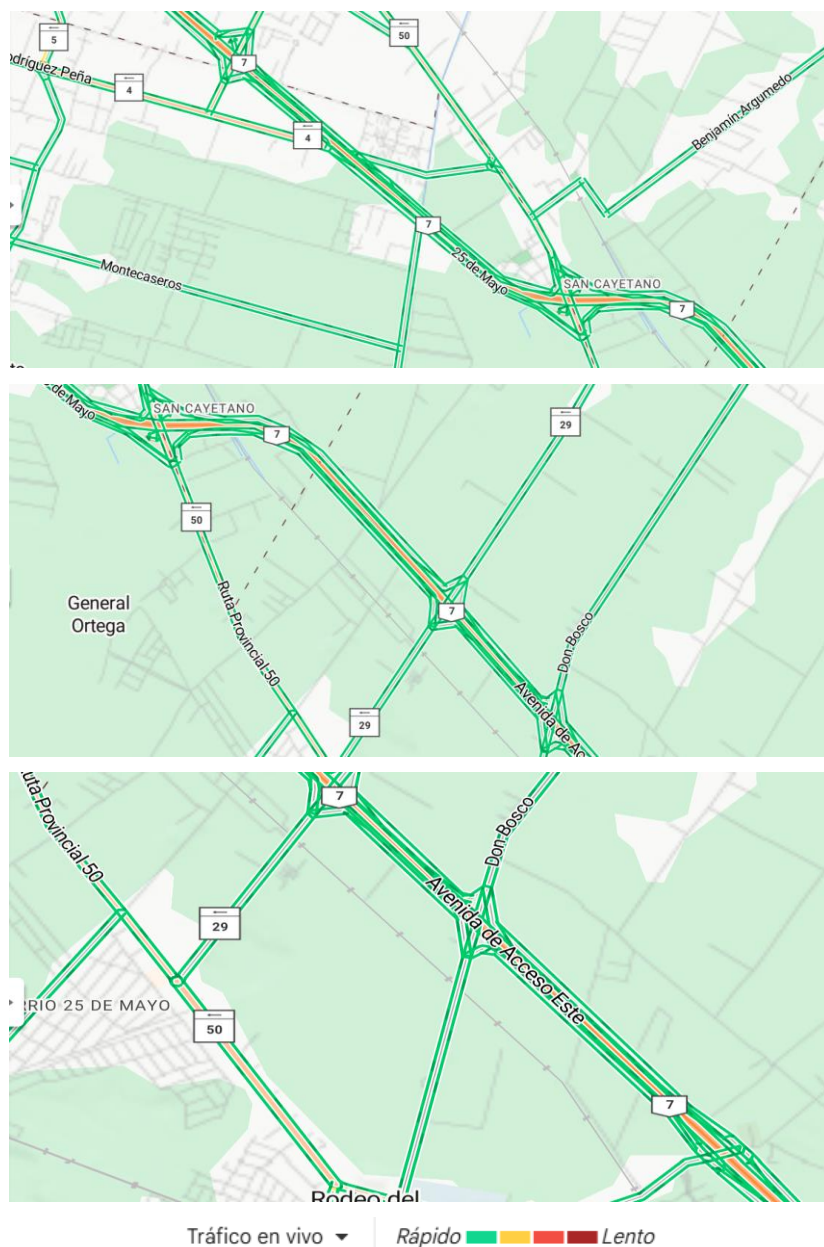


Tráfico en vivo ▼ | Rápido ■ ■ ■ Lento

Fuente: <https://www.bing.com/maps/traffic>

[Handwritten signature]

Figura 74: Tránsito R7 desde R. Peña a Maza



Fuente: <https://www.bing.com/maps/traffic>

Es importante, en relación a este punto, remitirse al Estudio de Tránsito elaborado por el Ingeniero Matías Valdivia en marzo de 2025, el cual se incorpora en anexos.

A continuación, se transcriben las conclusiones del mismo.

Conclusiones Estudio de Tránsito

Se ha llevado a cabo un estudio de tránsito completo (Ver Anexos) que incluye una simulación de tránsito en la red vial de análisis en distintos escenarios:

- Escenario de situación actual (sin proyecto)
- Escenario de situación a futuro (con proyecto de mejora de la red vial)
- Escenario de situación a futuro (con proyecto) con propuesta de mejora en sectores puntuales de la red vial.

Para realizar dichas simulaciones, se efectuó un censo de tránsito de cobertura en día laborable sin ningún tipo de restricción, en el periodo más cargado de la mañana (7.30h a 8.30h), midiéndose los 15 minutos más cargados de la hora pico según establece el HCM (Highway Capacity Manual) para este tipo de estudios.

En cada escenario simulado se obtuvieron los parámetros que indican el nivel de congestión de la red vial: Demoras, Velocidad promedio, colas, Índice de Ocupación de Capacidad (ICU)³ y Niveles de Servicio en intersecciones semaforizadas.

Conforme a la simulación de tránsito realizada en el ESCENARIO SITUACIÓN ACTUAL, es decir, SIN PROYECTO, se observan los siguientes inconvenientes de congestión vehicular:

Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

- *Demoras apreciables y velocidades medias bajas:* en tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, ya que no pueden los vehículos realizar la maniobra Norte-Oeste de giro a la izquierda (actualmente sólo con posibilidad de realizar esta maniobra con precaución, cuando la columna de vehículos que circula en sentido Norte-Sur los deja)
- *Colas apreciables:* en los tramos consignados donde se observan Demoras y velocidades medias bajas -En el tramo de calle Sarmiento en sentido de circulación Norte-Sur al llegar a la intersección con la calle Lateral de la RNNº7.
- *ICU:* Las intersecciones de la calzada principal de la RNNº7 con las ramas de salida y entrada con la calle Lateral Sur se encuentran funcionando al límite de su Capacidad (96%) pero sin problemas de congestión apreciable. Las demás intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.
- *Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:* Todas las intersecciones semaforizadas de este intercambiador se encuentran funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión).

Intercambiador Houssay-Rosario

- No se observan demoras apreciables.
- *Velocidades medias bajas en:* el tramo de la calle lateral Norte al llegar a Rosario y en las ramas de salida Oeste-Sur y ramas de entrada Este-Norte y Norte-Oeste.
- *Colas apreciables:* En los tramos consignados donde se observan velocidades medias bajas.
- *ICU:* Las intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.

³ ICU: En el software Synchro, "ICU" significa "Intersection Capacity Utilization" (Utilización de la Capacidad de la Intersección). Es una medida utilizada para evaluar la eficiencia y la capacidad de una intersección vial en función del flujo de tráfico que pasa a través de ella en comparación con su capacidad máxima.



Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

- *Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas:* en el tramo de la calle Soldado desconocido al llegar a la calle Lateral Sur y en el tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido.
- *ICU:* La intersección Soldado desconocido-25 de Mayo se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

Intercambiador Arenales-Rondeau

- *Demoras apreciables y velocidades medias bajas* en la calle de vinculación entre ambas calles laterales.
- *Colas apreciables:* en los tramos consignados donde se observan demoras y velocidades medias bajas.
- *ICU:* La intersección Arenales-lateral Norte se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.
- *Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:* La intersección semaforizada Rondeau-lateral Sur se encuentra funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión apreciables) pero la Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNNº7 posee Nivel de Servicio "E" (es decir CON problemas de congestión apreciables).

Intercambiador Urquiza

En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

Intercambiador Tirasso-Holmberg

- *Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas:* en el tramo de la calle Holmberg en sentido Sur-Norte al llegar a la calle Lateral; en el tramo de la calle Tirasso/Holmberg entre calles Laterales; y en el tramo de la calle Lateral Sur al llegar a Holmberg desde el Oeste.
- *ICU:* Las intersecciones Tirasso/Holmberg con las colectoras Norte y Sur se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

Intercambiador Elpidio González e Intercambiador en carril Ponce

En este escenario de situación actual, estos intercambiadores funcionan bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

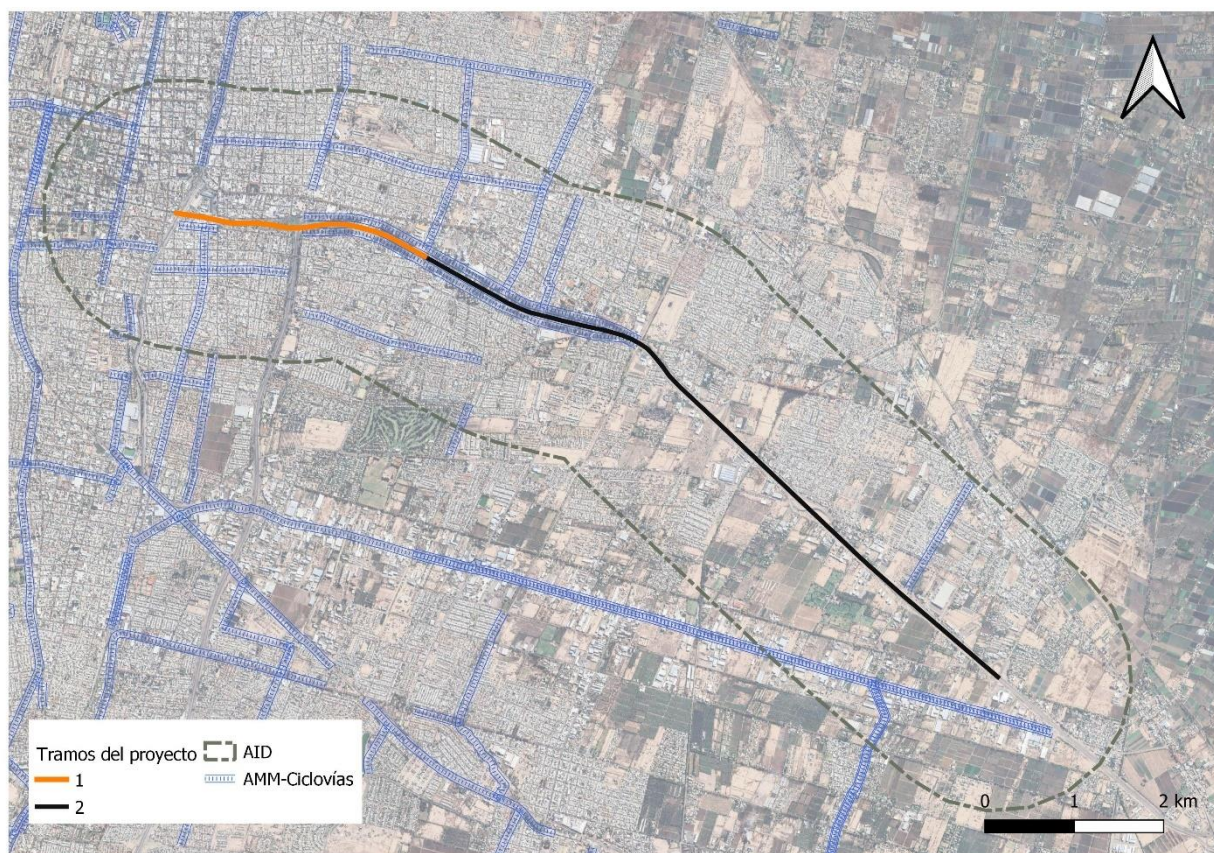
Ciclovías

El "Master Plan de Ciclovías para el Área Metropolitana de Mendoza (Unicipio, 2018) identifica a partir de un diagnóstico de las trazas existentes y su carácter inconexo, las nuevas trazas que conformarán una red metropolitana de ciclovías. Se prevé su ejecución en dos etapas con una proyección de 10 años de 390,7 km. en total.

De las trazas existentes y previstas puede observarse que, en el AO del presente Proyecto, específicamente en el recorrido del parque lineal existente en las laterales del Acceso Este, entre intersección Acceso Sur y calle La Purísima (FFCC) existen Ciclovías que pueden verse afectadas durante las obras previstas. Asimismo, existen puntos de intersección de ciclovías en sentido transversal al Acceso Este: desde el Norte, por calles Sarmiento, Avellaneda, Arenales, carril Ponce, los Álamos; y desde el Sur por carril Rodríguez Peña, y en un entorno de 200 mts. por calle Don Bosco.



Figura 75: Red de Ciclovías



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

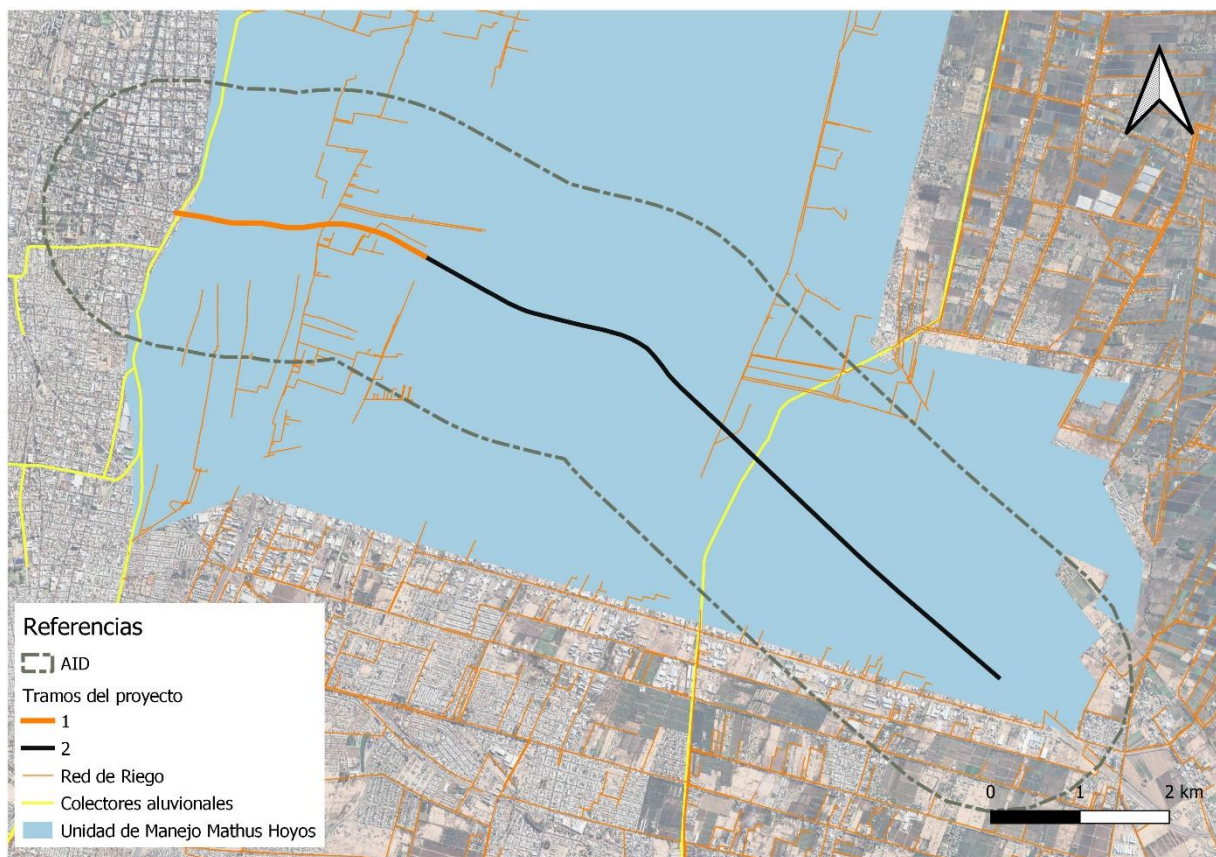
Infraestructura Hidráulica / Red de Riego

La Infraestructura Hidráulica es muy importante en el Área Metropolitana de Mendoza ya que, a partir de ella, se deriva el recurso hídrico superficial proveniente del Río Mendoza, tanto para ser distribuido a través de canales para su posterior potabilización, como para su utilización en riego de arbolado y espacios verdes públicos y privados. Sin embargo, también es utilizada como parte del sistema colector de aguas pluvio-aluvionales que escurren desde el Suroeste hacia el Noreste.

Esta infraestructura posibilita la vida de Oasis en un clima desértico y árido como es el mendocino. Este Sistema “mixto”, en el área de localización del Proyecto, está compuesto principalmente por la red de riego propia del cinturón verde compuesta por canales derivadores, hijuelas y distintos tipos de obras de arte.

La traza del presente Proyecto transcurre con dirección transversal a la pendiente natural SO – NE, generando una barrera a la escorrentía natural de las aguas y del sentido de las obras de canalización de aguas aluvionales (Canal Cacique Guaymallén al inicio del Tramo I y Canal Pescara en el tramo II) y red de riego de la Unidad de Manejo de la Rama Mathus Hoyos.

Figura 76: Colectores Aluvionales y Red de riego



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza y DGI

Equipamientos

Educación

El Acceso Este funciona como eje de ingreso y egreso derivador hacia establecimientos educacionales de nivel primario, secundario y universitario de Guaymallén, Maipú y Ciudad de Mendoza. Esta afluencia se vincula con el recorrido hacia el lugar de trabajo de los padres que dejan a los estudiantes en dichos establecimientos educacionales, por lo que en horas de ingreso y salida escolar el sector del AID del Proyecto suele congestionarse.

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
 Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Figura 77: Establecimientos Educativos AID tramo I.



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Figura 78: Establecimientos Educativos entorno tramo II.



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

[Handwritten signature]

Salud

En el entorno inmediato del AO y directamente relacionados con la accesibilidad vial desde el Acceso Este se encuentran: el Hospital Italiano y el Hospital Humberto Notti.

Esta situación reviste importancia a la hora de la Etapa de Construcción con el fin de no obstaculizar el acceso a estos importantes centros asistenciales de nivel regional.

Figura 79: Localización Hospital Italiano.



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Figura 80: Localización Hospital Humberto Notti.



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

[Handwritten signature]

Seguridad pública

En el entorno inmediato al trayecto en estudio se localizan comisarías y destacamentos policiales coincidiendo mayormente con los centros urbanizados de diferente categoría que se encuentran a lo largo de la traza del Acceso Este, y con el área urbana consolidada. Asimismo, en la lateral norte, Acceso Este 5710, se localiza una estación de bomberos voluntarios.

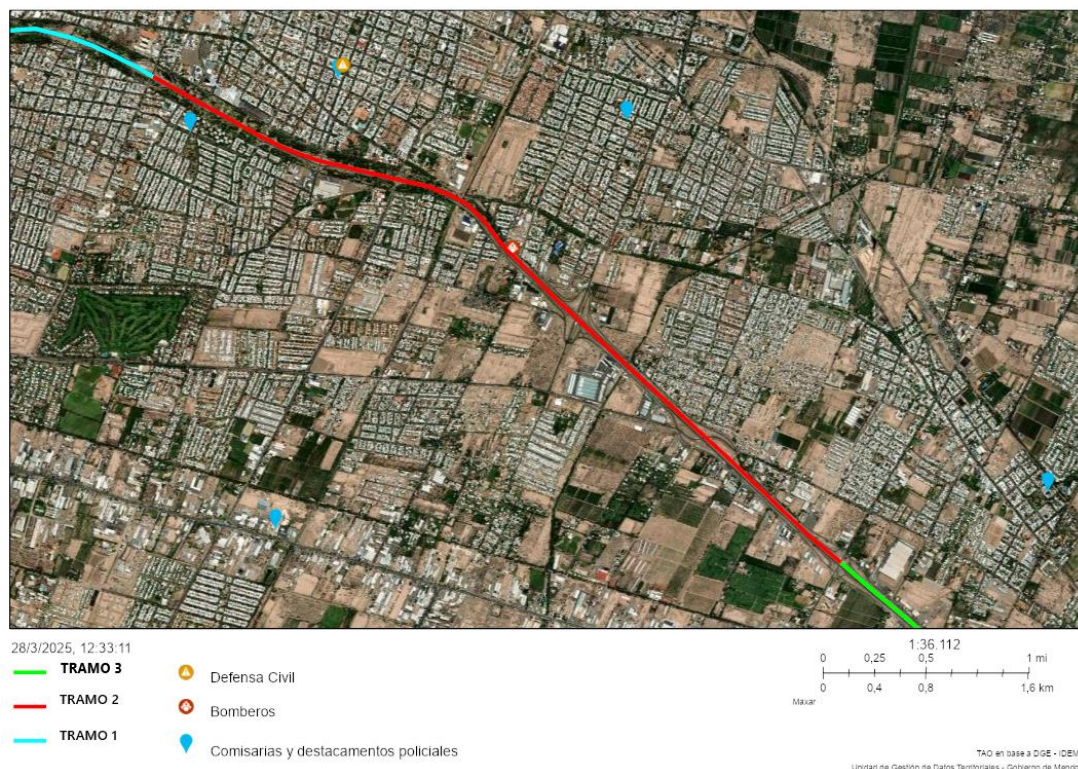
Figura 81: Localización Comisarías y Destacamentos Policiales – Tramo I.



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

[Handwritten signature]

Figura 82: Localización de efectores de Seguridad – Tramo II.



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Espacios verdes

Los espacios verdes públicos dentro del área urbana consolidada y en el AID corresponden a plazas principalmente. Los parques lineales que acompañan la traza del Acceso Este, entre el mismo y sus calles laterales se desarrollan desde Costanera hasta calle La Purísima. Hacia el Este, no se han parquizado las laterales del Acceso y los espacios verdes públicos cercanos responden a las plazas localizadas en los centros de servicios. Principal atención deberá tenerse durante la ejecución de las obras en la protección del parque lineal paralelo al Acceso Este en el tramo II. Cabe aclarar, como se ha mencionado en la descripción del Proyecto, que se contempla la realización de un parque lineal en ambos laterales desde la Purísima hasta Arturo González, ampliando de este modo al doble la superficie existente.

[Firma manuscrita]

Figura 83: Localización Parques Lineales y Espacios Verdes Públicos – Tramo I.



Elaborado en base a datos del Atlas Social en SIAT, 2023

Figura 84: Localización Parques Lineales y Espacios Verdes Públicos – Tramo II.



Elaborado en base a datos del Atlas Social en SIAT, 2023

Estaciones de Servicio

En todo el trayecto del presente Proyecto se localizan, ingresando directamente tanto de su lateral Norte como su lateral Sur diversas estaciones de servicio (Tramo I: 1, Tramo II: 5). Esto reviste especial importancia debido al peligro de rotura o accidente en el manejo de combustible y el riesgo a la seguridad que puede ocasionar.

Figura 85: Estaciones de Servicio – Tramo I y II



Elaborado en base a datos de la Secretaría de Energía de Nación:
<https://sig.energia.gob.ar/visor/visorsig.php>

Servicios públicos

Agua potable

En el Departamento de Guaymallén la distribución del agua potable es prestada por quince operadores, siendo AYSAM (Agua y Saneamiento Mendoza) el operador del Área Urbana, mientras que otros pequeños sirven el Área Rural. No obstante, en algunos sectores coexisten ambos operadores. AYSAM, a la vez que sirve con agua potable domiciliaria en toda el área urbana, la que resulta el sector de mayor concentración poblacional, ubica allí su área de expansión autorizada por la legislación vigente. Los pequeños operadores de Gestión Comunitaria constituidos legalmente como personas físicas o jurídicas, tienen como objeto, entre otros, la prestación de los servicios de provisión de agua potable y desagües cloacales. (PMOT Gllén, 2021:187).

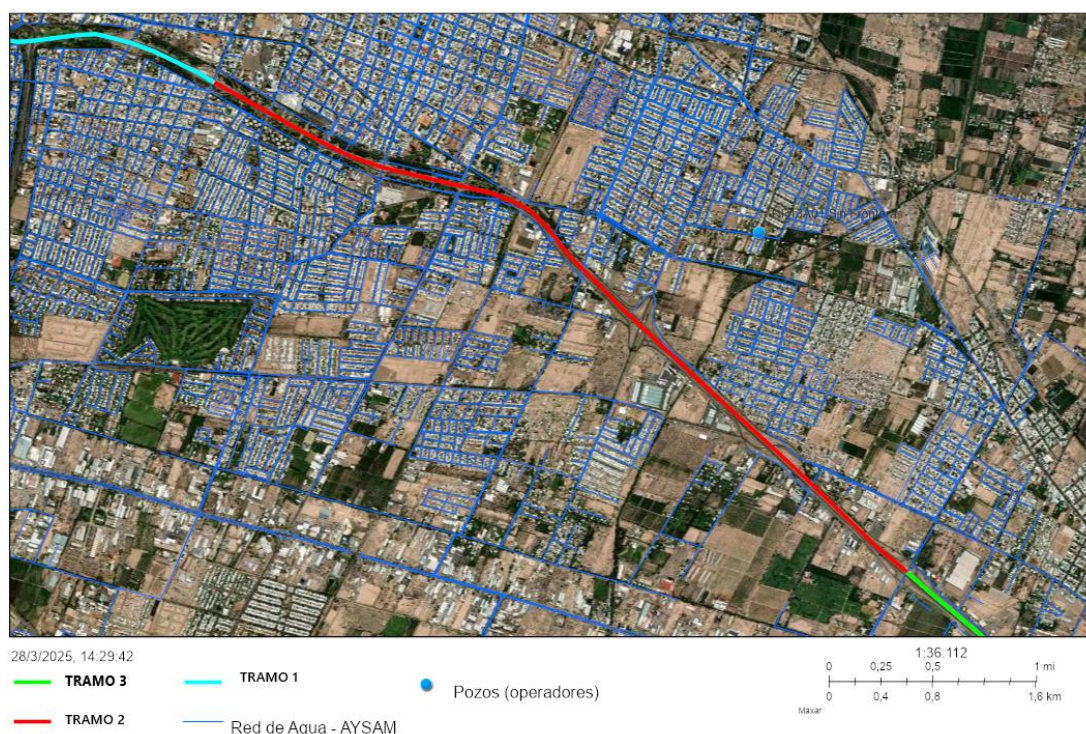
A continuación, se incorporan mapas que muestran la red de agua potable de Aysam, siguiendo el trayecto de los tramos I y II en estudio, **siendo significativos la cantidad de sectores en que la red atraviesa la traza de la Ruta 7** por lo que representa un posible riesgo de corte de suministro durante la ejecución de las obras del presente Proyecto, de no tomarse las medidas necesarias.

Figura 86: Red de Agua Potable AySAM – Tramo I.



Elaborado en base a datos de AySAM en UGDT – Gobierno de Mendoza

Figura 87: Red de Agua Potable AySAM – Tramo II.



Elaborado en base a datos de AySAM en UGDT – Gobierno de Mendoza

Cloacas

En el Departamento de Guaymallén la red cloacal es prestada por tres operadores: - AYSAM SAPEM - Unión Vecinal El Sauce - Municipalidad de Guaymallén.

La cobertura de colección de aguas negras con red domiciliaria en zona urbana alcanza el 83.10% y es atendida por AYSAM. La cobertura de las redes colectoras en el área rural es atendida por Cooperativas y es deficitaria. (PMOT Gllén, 2021:196, 197)

A continuación, se incorporan mapas que muestran la red cloacal de Aysam siguiendo el trayecto de los tramos I y II en estudio, **siendo significativos la cantidad de sectores en que la red atraviesa la traza de la Ruta 7** por lo que representa un posible riesgo de corte de suministro durante la ejecución de las obras del presente Proyecto, de no tomarse las medidas necesarias.

[Firma manuscrita]

Figura 88: Red Cloacal AySAM – Tramo I.



Figura 89: Red Cloacal AySAM – Tramo II.



Elaborado en base a datos de AySAM en UGDT – Gobierno de Mendoza

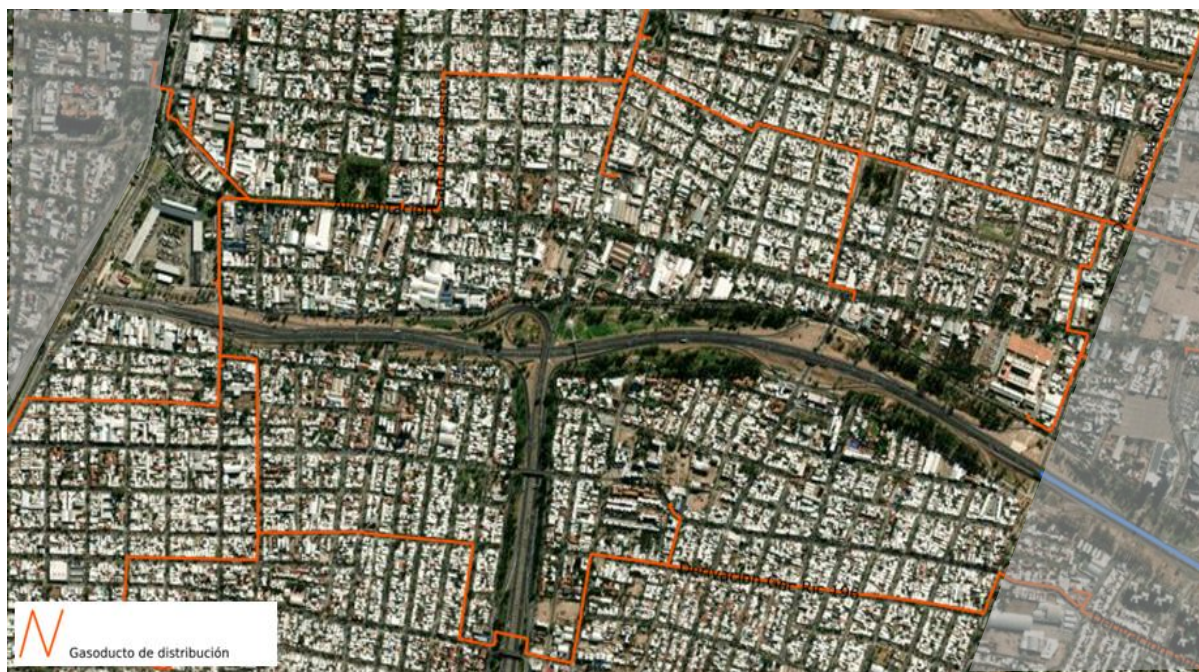
Gas natural

La prestataria del servicio en Guaymallén es la Distribuidora de Gas Cuyana (ECOGAS).

En Guaymallén, en el área urbana existe una cobertura que alcanza al 99%, mientras que en el área rural la provisión de gas natural es deficitaria dada la baja densidad poblacional. (PMOT Gllén, 2021:198)

A continuación, se incorporan mapas que muestran la red troncal de distribución de gas natural siguiendo el trayecto de los tramos I y II en estudio, **existiendo sectores donde la red atraviesa la traza de la Ruta 7 o transita de manera paralela en su AO**, por lo que representa un posible riesgo de seguridad y de corte de suministro durante la ejecución de las obras, de no tomarse las medidas necesarias.

Figura 90: Red Troncal Gas Natural – Tramo I



Elaborado en base a datos de Secretaría de Energía Nación -
<https://siq.energia.gob.ar/visor/visorsiq.php>

Figura 91: Red Troncal Gas Natural – Tramo II



Elaborado en base a datos de Secretaría de Energía Nación -
<https://sig.energia.gob.ar/visor/visorsig.php>

Electricidad

El AMM cuenta con el suministro y comercialización de energía eléctrica a través de la Empresa Distribuidora de Electricidad de Mendoza S.A (EDEMZA).

El tendido eléctrico público en el departamento de Guaymallén alcanza el 99,60% de su territorio, resultando tener la mayor cantidad de usuarios en la Provincia. (PMOT Gilén, 2021:199, 200).

A continuación, se incorporan imágenes de las diferentes líneas de transmisión eléctrica, pudiéndose observar que se producen cruces sobre el trayecto del presente Proyecto de Líneas de Alta Tensión, Líneas de 500Kv, 220Kv y 132 Kv. Asimismo, se producen numerosos cruces de Líneas de Media Tensión (13,2Kv). La fuente de datos es el visualizador de información geográfica de la Secretaría de Energía de Nación.

Cruces sobre el Área Operativa:

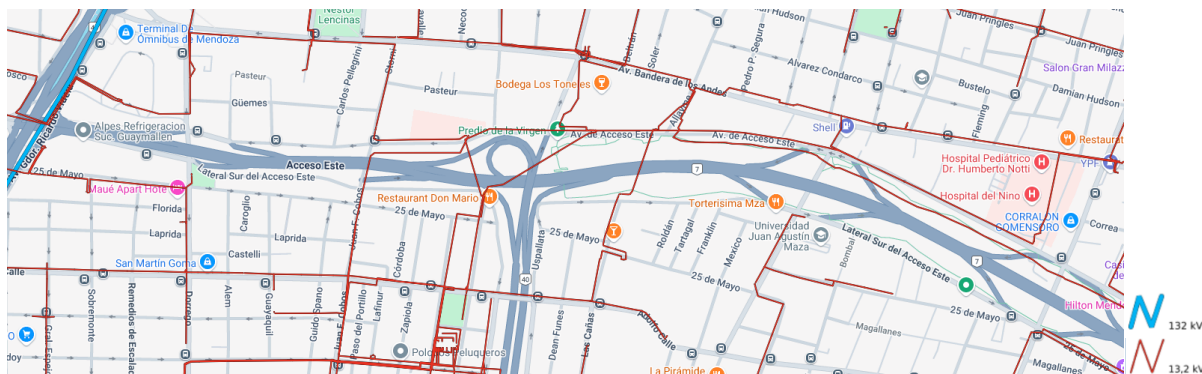
- Tramo 1: **LMT** (hasta 36kv) existen cuatro cruces y un recorrido paralelo por lateral Norte. **LAT** (132Kv) cuya traza transcurre paralela a Av. Gobernador Videla (Costanera).
- Tramo 2: **LMT** (hasta 36kv) existen aprox. 12 cruces, además de sectores en que transcurre de forma paralela tanto en el lateral Norte como el lateral Sur. **LAT** (132Kv)

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

cuya traza transcurre perpendicular al Acceso Este atravesándolo aprox. entre calle Chacón y Ponce.

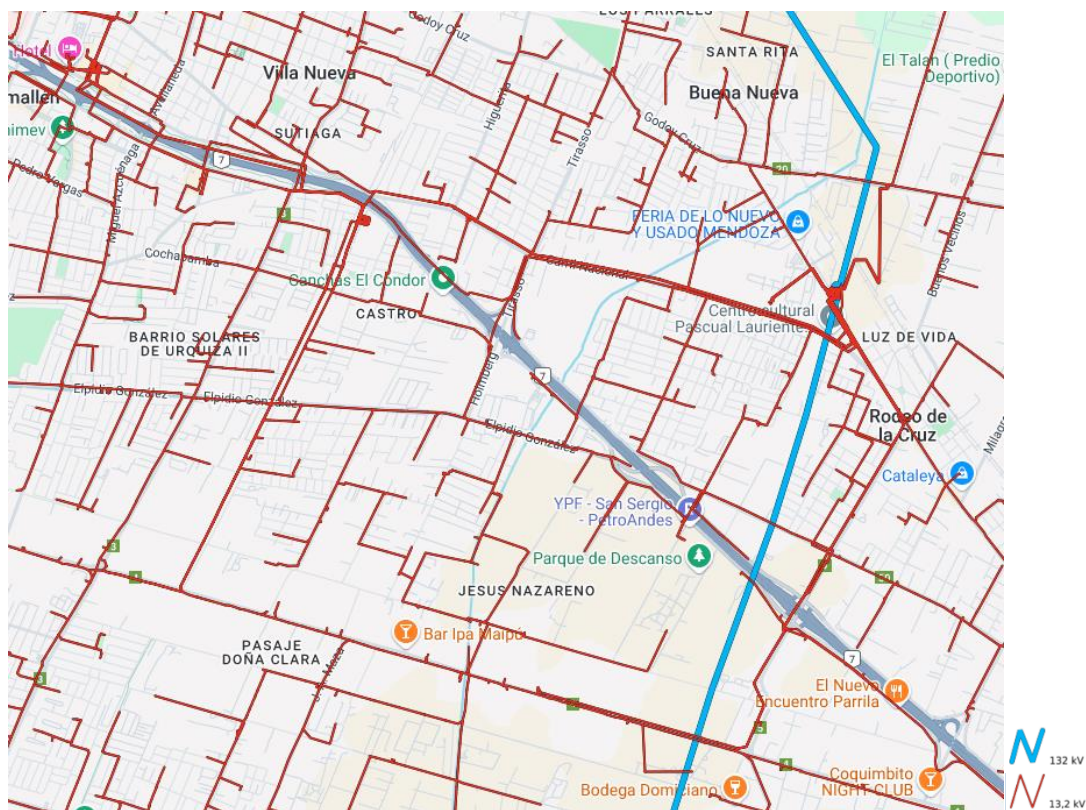
Como se expuso con las redes de infraestructuras analizadas previamente, esta situación de cruce del AO del Proyecto del tendido eléctrico requiere la definición de medidas preventivas para evitar cualquier riesgo de intercepción o daño de las mismas.

Figura 92: Red de Transporte de Energía Eléctrica – Tramo I



Elaborado en base a datos de Secretaría de Energía Nación -
<https://sig.energia.gob.ar/visor/visorsig.php>

Figura 93: Red de Transporte de Energía Eléctrica – Tramo II



Elaborado en base a datos de Secretaría de Energía Nación -
<https://sig.energia.gob.ar/visor/visorsig.php>

[Firma manuscrita]

Fibra Óptica

En cuanto a la red de fibra óptica, al encontrarse subterránea en todo el recorrido del Acceso Este, también reviste importancia en la Etapa de Construcción del presente Proyecto contemplar medidas preventivas ante posibles daños.

Figura 94: Red Fibra Óptica



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

Recolección de residuos

La Municipalidad de Guaymallén presta el servicio de recolección de los Residuos Sólidos Urbanos (RSU) en el 99,28% de su territorio con frecuencia diaria. La disposición final se realiza en un vertedero propio localizado en el Distrito de Puente de Hierro y en el vertedero Provincial. (PMOT Gllén,2021: 200)

En el departamento de Guaymallén se producen 226tn de RSU por día, lo que equivale a unas 6800tn por mes. Este valor representa el 25% de lo generado en el Área metropolitana de Mendoza. (PMOT Gllén,2021: 210, 211)

Transporte público

Según datos MENDOTRAN (<https://mendotran.mendoza.gov.ar/files/recorridos/troncales/mapa-troncales.jpg>) se observa que por los tramos I y II del presente Proyecto, transcurren por el Acceso Este, recorridos de varias líneas de colectivos y, en algunas partes, lo atraviesan. Principalmente se pudo detectar las correspondientes a las líneas: 522, 523, 554, 810, 811, 900, 935, 936, 941.

En el nudo de Acceso Este y Costanera, la situación es más compleja ya que el paso de líneas de colectivos hacia la parada frente a Terminal de Ómnibus es numeroso, incorporándose troncales de las líneas 200, 600 y 700.

En el caso de los colectivos de media y larga distancia que vienen desde el Este hacia el AMM, en su totalidad recorren el Acceso Este hasta llegar a la Terminal de ómnibus.

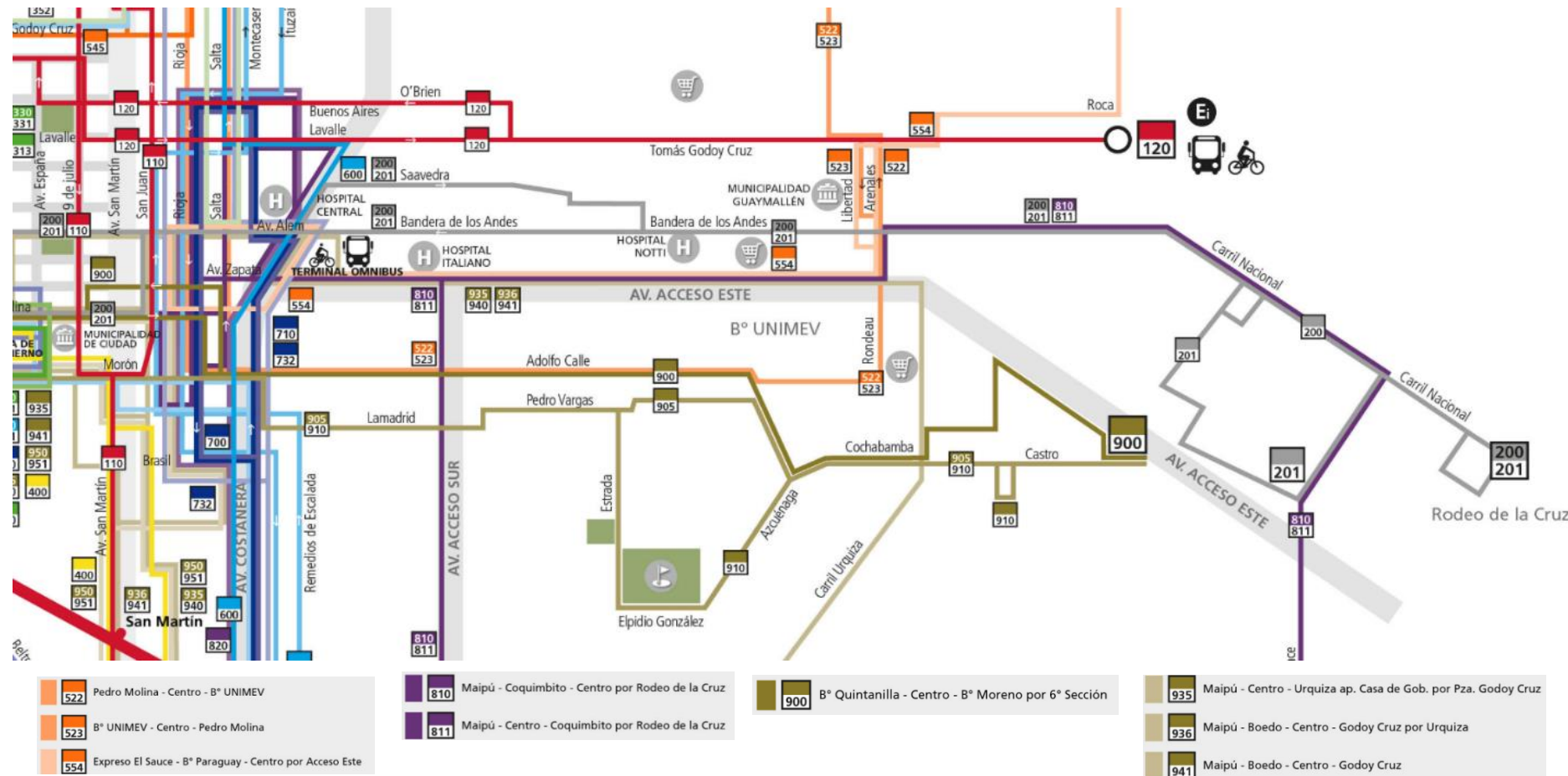
Se incorporan, además, mapas en mayor detalle de los recorridos del transporte público de pasajeros por Tramo del Proyecto, obtenidos del visor de datos territoriales de la Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Gobierno de Mendoza.

Se puede concluir acerca de la importancia que reviste, para la ejecución eficiente de este Proyecto, coordinar acciones entre el Municipio y Transporte como ente perteneciente al Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial.



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

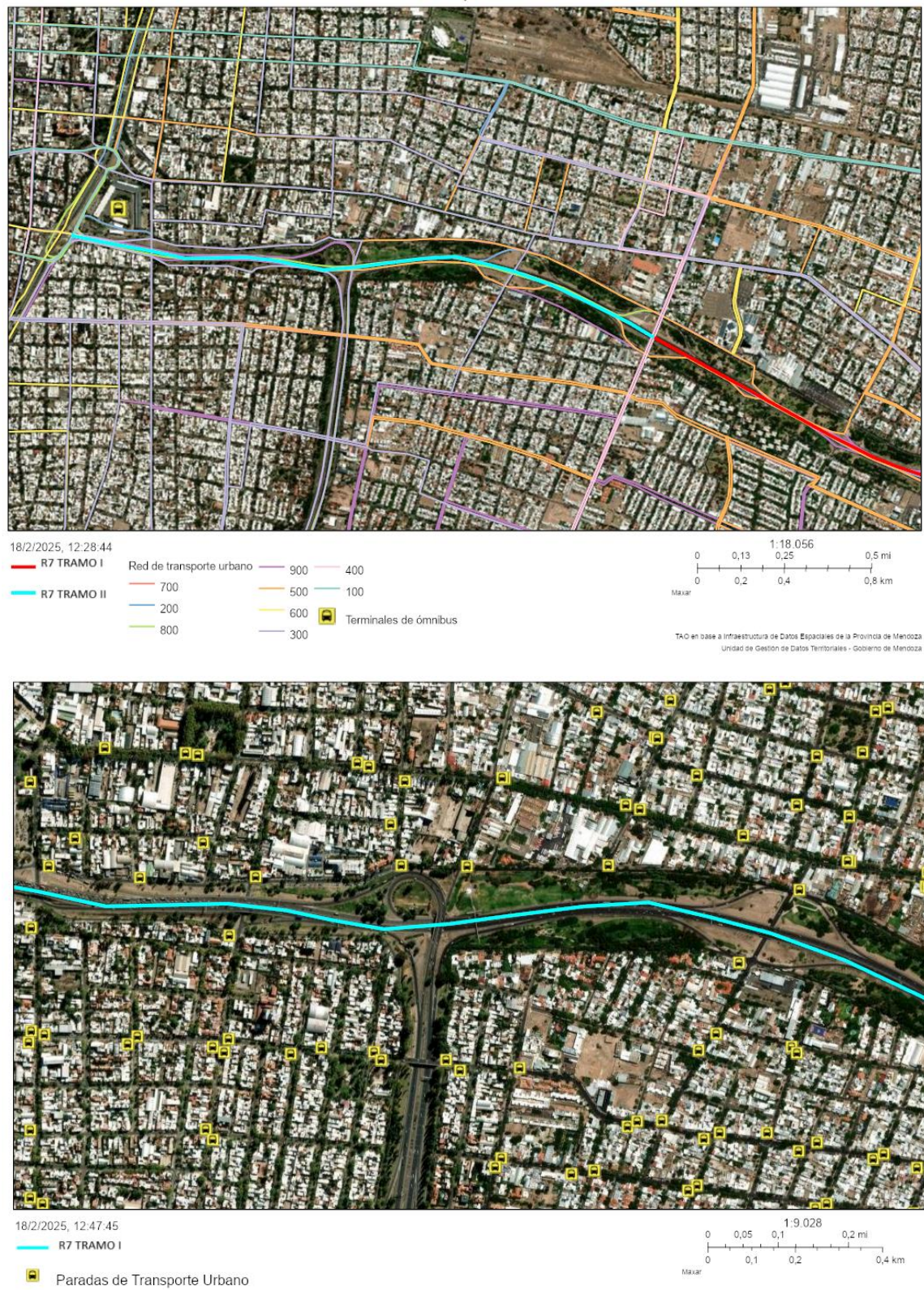
Figura 95: Red de Troncales de Colectivos – Tramos I y II del Proyecto



Fuente: MENDOTRAN

[Firma manuscrita]

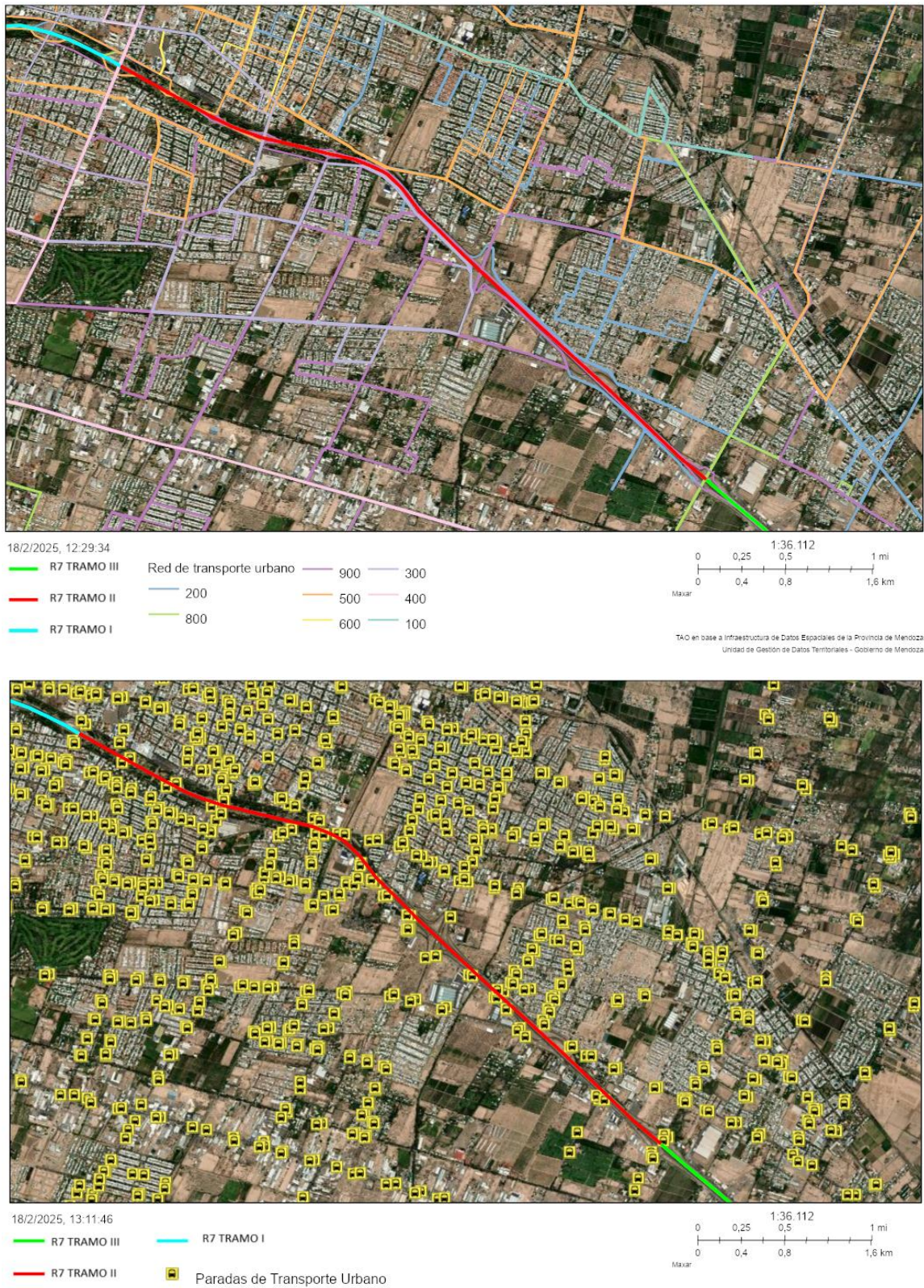
Figura 96: Red de Transporte Urbano y Paradas – Tramo I



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

[Handwritten signature]

Figura 97: Red de Transporte Urbano y Paradas – Tramo II



Elaborado en base a datos de UGDT – Gobierno de Mendoza

D. Intereses Estéticos / Patrimonio Cultural

Uno de los intereses estéticos y patrimonio cultural de Mendoza, sin dudas son las acequias y el “bosque urbano” debido a que, en un clima árido y seco como el de nuestra provincia, cumple la función de proteger y mejorar los ecosistemas urbanos, reduciendo las islas de calor, las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire y ayudando a mitigar el cambio climático al captar y almacenar directamente el dióxido de carbono atmosférico. (PMOT Gllén, 2021: 175)

Este se encuentra en plazas, plazoletas, parques y parques lineales. Específicamente, con relación al presente Proyecto, en las laterales del Acceso Este en el Tramo II, en el trayecto entre Cane y Estrada (Sarmiento) existen a ambos lados, parques lineales equipados con gran afluencia de vecinos que realizan actividades culturales, recreativas y deportivas.

Otros espacios identitarios de Guaymallén y de la entrada a la Ciudad de Mendoza son: el Predio de la Virgen, donde, además, se encuentra “el cóndor” marcando la derivación al Acceso Sur; y el puente del FFCC en intersección con calle La Purísima.

Figura 98: Predio de la Virgen. Tramo I



Fuente: Google Maps

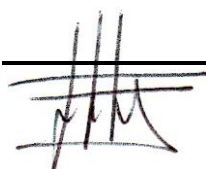


Figura 99: Monumento El Cóndor. Tramo I



Fuente: Google Maps

Figura 100: Puente de Hierro. Tramo II (intersección con calle La Purísima)



Fuente: Google Maps

E. Sensibilidad social

La encuesta de percepción social sobre las obras de mejora en el Acceso Este, en la provincia de Mendoza, se diseñó en formato digital, lo que permitió una recolección ágil de datos y una amplia difusión a través de los canales institucionales (Ver Informe de Aceptabilidad Social en Anexos). La convocatoria fue impulsada por el área de prensa del Municipio de Guaymallén, garantizando que la ciudadanía conociera la iniciativa y pudiera expresar sus opiniones de manera voluntaria.

Para el análisis de los resultados se tomaron los resultados recibidos hasta el 14/8/25 (2.818 respuestas). Aún la encuesta está disponible para recepcionar las respuestas del público, por lo que los resultados pueden ser actualizados.

Link para completar la encuesta: <https://formularios.guaymallen.gob.ar/opinion/>

Link para conocer más sobre la obra: <https://www.guaymallen.gob.ar/obras-guaymallen/obra-integral-acceso-este/>

El formulario abarcó las siguientes secciones principales:

- Información general del encuestado (datos sociodemográficos): Se recabaron datos como edad, género, departamento de residencia, si la persona reside o transita habitualmente por el Acceso Este, y su medio de transporte más frecuente.
- Percepción de los problemas actuales del Acceso Este: Se preguntó a los participantes si consideraban que el Acceso Este presentaba problemas de tránsito o conectividad. Se les solicitó identificar hasta tres de los principales problemas entre opciones como congestión vehicular, siniestralidad vial (accidentes), mal estado del pavimento, falta de iluminación o señalización, problemas de conexión entre zonas norte y sur, colectoras en mal estado e inundaciones en días de lluvia.
- Percepción sobre el proyecto de mejora:

Tabla 22: Aspectos evaluados para conocer la percepción del proyecto

Aspecto evaluado	Detalles / Opciones consideradas
Conocimiento del proyecto	Se consultó si el encuestado estaba al tanto del proyecto de mejora del Acceso Este.
Beneficios percibidos	Agilizar la circulación, mayor conectividad norte-sur, reducción de accidentes, menos demoras, impacto ambiental (reforestación, ampliación de parques, mejoramiento de drenajes), mejora en la circulación del transporte público, mayor seguridad peatonal.
Impactos negativos y tolerancia	Impactos durante la obra: desvíos del tránsito y congestión vehicular, ruidos, polvo y vibraciones, erradicación de forestales (con reforestación compensatoria), cortes programados/accidentales de servicios públicos, impacto sobre comercios, interrupciones al uso recreativo en parques laterales. Se preguntó disposición a tolerar estas molestias a cambio de beneficios futuros.
Comunicación durante las obras	Interés en recibir información actualizada sobre cortes, desvíos y avances de obra. Canales de preferencia: redes sociales, WhatsApp/SMS, página web municipal, etc.

Extraído del Informe de Aceptabilidad Social del Proyecto. Ver Anexos.

La distribución de los respondientes de acuerdo a su relación con el área de influencia del proyecto, muestra que más de la mitad de los encuestados son usuarios frecuentes del Acceso Este (57%), lo que asegura que la percepción recogida provenga principalmente de quienes lo transitan a diario. En segundo lugar, se destaca el conjunto de residentes cercanos, que incluye tanto a quienes viven a pocas cuadras como a los frentistas. Este grupo representa en total un 30% de la muestra y constituye un aporte de gran valor, ya que incorpora la mirada de la población directamente expuesta a los impactos cotidianos de la infraestructura. En menor medida, participan quienes trabajan en la zona (5%) y quienes pasan ocasionalmente (8%),

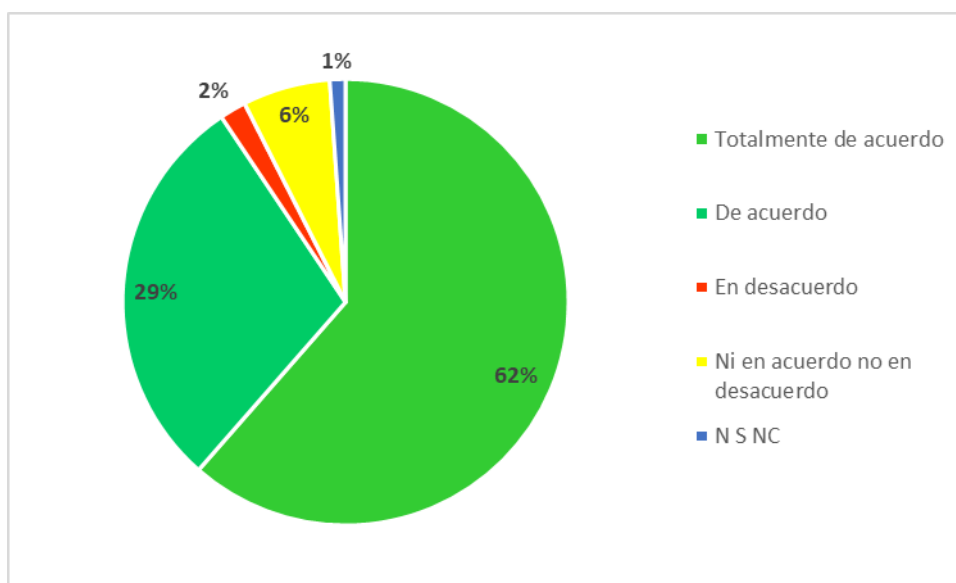
aportando perspectivas complementarias. En síntesis, la distribución resalta la centralidad de los usuarios intensivos y los residentes del área, cuya experiencia cercana y específica otorga un plus de relevancia al diagnóstico.

Las principales conclusiones del Estudio indican que la aceptabilidad social de la etapa constructiva depende de una adecuada gestión de desvíos y cortes, así como de una comunicación clara que permita anticipar tiempos y modalidades de afectación. La mayoría manifiesta estar dispuesta a tolerar molestias (ruido, polvo, desvíos, congestión) siempre y cuando la obra se ejecute en un plazo razonable. El tiempo de ejecución se percibe como el factor crítico que define la aceptación social.

Los beneficios más valorados se centran en mejoras de seguridad vial y mayor fluidez del tránsito. Sin embargo, existe un nivel significativo de desconfianza y percepción negativa respecto a la ejecución de las obras, asociada a tiempos prolongados, costos elevados y poca transparencia en la gestión. Una parte de la ciudadanía percibe que, aun con mejoras, la congestión persistirá si no se aborda el problema del tránsito pesado y la falta de un plan urbano metropolitano.

Los resultados muestran un fuerte nivel de apoyo de la población al desarrollo del proyecto. En términos agregados, 1.732 personas manifestaron estar totalmente de acuerdo y 821 señalaron estar de acuerdo, lo que representa más del 90% de la muestra consultada. En contraste, solo 54 personas declararon estar en desacuerdo y 179 optaron por una posición intermedia, sin definirse a favor ni en contra. La proporción de quienes no respondieron o no saben (32 casos) resulta marginal en relación con el total.

Figura 101: Grado de acuerdo de la población con el desarrollo del proyecto.



Extraído del Informe de Aceptabilidad Social del Proyecto. Ver Anexos.

El análisis por grupos refuerza esta tendencia positiva. Los usuarios frecuentes constituyen el segmento con mayor peso en el apoyo, registrando 981 respuestas en total acuerdo y 476 de acuerdo, cifras que ratifican la percepción favorable de quienes utilizan cotidianamente la vía. Entre los residentes cercanos también prevalece la aceptación, con más de 680 respuestas positivas frente a apenas 12 en desacuerdo. De igual forma, los frentistas y trabajadores de la zona presentan un balance ampliamente favorable, con adhesiones que superan el 85% en

todos los casos. Incluso entre quienes transitan ocasionalmente, **la aceptación supera el 90%, confirmando que el consenso es transversal a todos los perfiles de usuarios.**

Se refleja una legitimidad social para la ejecución del proyecto, sustentada en una amplia mayoría que reconoce sus beneficios y respalda su desarrollo, con niveles de disconformidad claramente minoritarios.

IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL TERRITORIAL

Metodología adoptada

Con el fin de valorar posibles impactos derivados de la Etapa de Construcción y de Funcionamiento se utilizó un formato de matriz causa-efecto del tipo "Matriz de Leopold" modificada. En la matriz se ordenan en las filas los factores ambientales y sociales factibles de ser modificados con el proyecto, mientras que en las columnas se presentan las acciones del proyecto capaces de producir tales modificaciones.

En esta matriz se señalan con cruces aquellas interacciones que podrían significar la generación de impactos ambientales y sociales (interacciones Acción-Factor) para luego proceder a la valoración de los impactos identificados a partir del cálculo de la Importancia de los impactos, según la metodología de Conesa Fernández Vítora (1997) modificada por los evaluadores. De acuerdo a este método, la Importancia se ve definida de acuerdo a la siguiente expresión:

$$\text{Importancia} = \pm (3I + 2EX + MO + PE + RV + SI + AC + EF + PR + MC)$$

La importancia final (I) del impacto puede tomar valores de 13 a 100. De acuerdo al valor y al signo, se propone la siguiente clasificación de los impactos. A su vez, se han asignado colores a cada categoría, para facilitar la visualización de las categorías en la matriz.

Clasificación de impactos

Irrelevantes o compatibles	-13 a -24	13 a 24	Positivo
Moderados	-25 a -49	25 a 49	Beneficioso
Severos	-50 a -74	50 a 74	Muy beneficioso
Críticos	-75 a -100	75 a 100	Relevante

Fuente: Conesa Fernández Vítora (1997) modificada.

Es importante aclarar que el valor de Importancia resultante, calculado a partir de la cuantificación de diversos factores, no deja de ser una expresión cualitativa, pues los valores otorgados a cada uno de los términos que componen la ecuación surgen de una calificación numérica subjetiva otorgada por los evaluadores. Sin embargo, el hecho de considerar para el cálculo de la Importancia a una serie de factores relevantes y variados, permite otorgarle al valor de Importancia final obtenido una estimación razonable del impacto, facilitando la jerarquización entre diferentes impactos, con el fin de priorizar acciones de control. A continuación, se explican los diversos factores que integran la ecuación anterior.

Signo o naturaleza ($\pm$): hace alusión al carácter beneficioso o perjudicial de las acciones. Existiría la posibilidad de incluir un tercer carácter, de impacto "previsible pero difícil de cualificar o sin estudios específicos", que reflejaría la presencia de efectos cambiantes, difíciles

de predecir o asociados con circunstancias externas al proyecto. De acuerdo al signo, los impactos se expresan como:

Impacto beneficioso	+
Impacto perjudicial	-
Impacto difícil de predecir	Dp

Intensidad (I): hace referencia al grado de destrucción o mejora (en caso de ser un impacto positivo) que tiene la acción.

Baja (afección mínima)	1
Media	2
Alta	4
Muy Alta	8
Total	12

Extensión (EX): se refiere al área de influencia teórica del impacto.

Puntual (efecto muy localizado)	1
Parcial (efecto en parte hacia colindancias del AO)	2
Extenso (efecto en el AID)	4
Total (efecto en área directa e indirecta del proyecto)	8
Crítico	+4

Fuente: Conesa Fernández Vítora (1997) modificada.

El atributo Crítico indica que se le atribuirá un valor de 4 unidades por encima del que le correspondería en función del porcentaje de extensión en que se manifiesta. Una extensión crítica sería, por ejemplo, que aguas arriba de una planta potabilizadora se realizara un vuelco de efluentes industriales, los que en general en cualquier otro lugar, no implicaría el mismo riesgo para la salud.

Momento (MO): Alude al tiempo que transcurre entre la aparición de la acción y el comienzo del efecto.

Largo plazo (más de 5 años)	1
Medio plazo (de 1 a 5 años)	2
Inmediato (tiempo nulo)	4
Corto plazo (menos de 1 año)	4
Crítico	+4

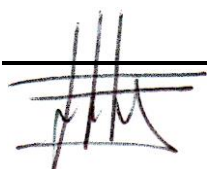
El atributo "Crítico" indica que se le atribuirá un valor de 4 unidades por encima del que le correspondería. Por ejemplo, si se manifiesta un ruido molesto durante la noche.

Persistencia (PE): tiempo en que permanece el efecto desde su aparición hasta que el factor retorne a las condiciones iniciales previas (sea por acción natural o por acción humana).

Fugaz (menos de 1 año)	1
Temporal (entre 1 y 10 años)	2
Permanente (más de 10 años)	4

Reversibilidad (RV): posibilidad de reconstrucción del factor afectado por medios naturales.

Corto plazo (menos de 1 año)	1
Medio plazo (1 a 5 años)	2
Irreversible	4



Sinergia (SI): “reforzamiento” de dos o más efectos simples. En caso de “debilitamiento” la valoración del efecto presentará valores de signo negativo, reduciendo al final el valor de la importancia del impacto.

Sin sinergismo (simple)	1
Sinérgico	2
Muy sinérgico	4

Acumulación (AC): este atributo da idea del incremento progresivo de la manifestación del efecto cuando persiste de forma continuada o reiterada la acción que lo genera.

Simple	1
Acumulativo	4

Efecto (EF): relación causa-efecto.

Indirecto (impacto secundario)	1
Directa	4

Periodicidad (PR): se refiere a la regularidad de la manifestación del efecto, bien sea de manera cíclica o recurrente (efecto periódico), de forma impredecible en el tiempo (efecto irregular) o constante en el tiempo (efecto continuo).

Irregular o aperiódico o discontinuo	1
Periódico	2
Continuo	4

Recuperabilidad (MC): posibilidad de reconstrucción, total o parcial, por medio de la intervención humana (medidas correctoras).

Recuperable de manera inmediata (totalmente recuperable)	1
Recuperable totalmente a medio plazo	2
Mitigable (parcialmente recuperable)	4
Irrecuperable (tanto natural como humanamente)	8
Irrecuperable, pero con medidas compensatorias	4

En caso de ser positivos el efecto se interpretará a través de analizar si existe la posibilidad de introducir medidas que maximicen el efecto positivo.

No se puede maximizar el efecto positivo.	0
Requiere esfuerzo y medidas a cargo de instituciones externas al proyecto de elevada complejidad.	1
Requiere medidas coordinadas interna y externas al proyecto de mediana complejidad.	2
Maximización de implementación más compleja y costos de importancia. Medida de control directo por parte del proponente.	4
Maximización de fácil implementación y bajo costo de control directo por parte del proponente.	8

Fuente: Conesa Fernández Vítora (1997) modificada

Identificación y valoración de impactos

B. Matriz de importancia

Se presenta a continuación la matriz de importancia resultante de la evaluación del proyecto en donde, de manera sencilla, se representan los impactos jerarquizados por etapa.

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 102: Matriz Etapa de construcción

MATRIZ DE IMPORTANCIA Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este			CONSTRUCCIÓN																														
			Generales										Preparación del terreno						Obra civil														
			Contratación de personal	Contratación de servicios y adquisición de material de obra	Movimiento de maquinarias y vehículos	Consumo de agua, energía, combustible, áridos	Acopio de materiales	Acopio de sustancias peligrosas	Mantenimiento de vialidad	Corredor y Saneamiento	Lavadero de vehículos	Acopio de residuos	Liberación de zona - limpieza de terreno - Derivas	Erradicación de árboles, extracción de troncos	Riego de defensas, flecha, bermas, luminarias, otros	Reubicación de servicios (energía eléctrica, gas, agua de riego, fibra óptica)	Demolición y reubicación de infraestructura, asbesto (pavimentos, paradas de buses, coberturas de estacionamientos, etc.)	Excavación/Movimiento de suelo	Control de tránsito, señalizaciones	Terraplenes y banquetas	Compactación subrasante	Construcción paquete estructural	Asfalto / Pavimentos	Armado de estructuras (enrocamientos, coronas)	Construcción y mejoramiento de obras de drenaje	Colocación de New Jersey y barreras metálicas de defensa	Reconstrucción de activos (canales, rindidos eléctricos, servicios, otros)	Demarcación con pintura	Instalación de luminarias	Señalización vertical / horizontal	Construcción de puentes de transporte público	Ampliación del Pasaje Lineal	
			A1	A2	A3	A3A	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	A19	A20	A21	A22	A23	A24	A25	A26	A27	A28	A29	
Medio Físico - Biológico	Abiótico	Aire	Material Particulado	F1	-36	-36					-36	-36			-36	-36		-36														-36	
			Gases	F2	-22																												
			Olores	F3																													
			Nivel sonoro	F4	-30								-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30						
		Suelo	Características mecánicas	F5																													
			Calidad del suelo	F6	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-21	-21				-21	-21					-21	-21	-21	-21	-21						
		Agua	Cantidad agua superficial	F7		-28																											
			Calidad agua superficial	F8	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-21	-21				-21	-21				-21	-21	-21	-21	-21						
			Cantidad agua subterránea	F9																													
			Calidad agua subterránea	F10																													
Biótico	Flora	Escorrentimiento superficial	F11																														
		Arbolado público y espacios verdes	F12	-32	-32								-63																				
		Flora nativa	F13																														
	Fauna	Animales domésticos	F14																														
		Fauna urbana	F15											-63																			
Medio Socioeconómico y Cultural	Perceptual	Paisaje	Vectores de enfermedades	F16																													
			Calidad del paisaje	F17										-63																			
	Socio-económico	Infraestructura y servicios	Alumbrado público	F18									-30	-30	-30	-30	-30	-30															
			Red de servicios subterráneos	F19										-30	-30	-30	-30	-30	-30														
			Red vial y banquetas	F20	-23	-23																											
			Veredas	F21																													
			Cicloviás	F22																													
			Red de riego	F23										-30	-30	-30	-30	-30	-30														
			Red de desagües	F24										-30	-30	-30	-30	-30	-30														
			Seguridad pública	F25		-61		-61						-61	-61			-61	-61						-61	-61	-61	-61	-61	-61	-61	-61	-61
			Servicio de recolección de residuos	F26														-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33
			Puentes peatonales y vehiculares	F27														-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33
			Otra infraestructura y equipamiento privado	F28														-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33
			Equipamiento social	F29										-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33
			Transitabilidad	F30										-34				-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33
	Usos del suelo	Comercial y servicios	F31										-29				-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	
		Residencial	F32														-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	
		Estilo de vida	F33										-30	-63			-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	
	Socioeconómico	Patrimonio	Conflicto socioambiental	F34																													
			Nivel de empleo (directo e indirecto)	F35	49	49												-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33	-33
			Actividades económicas (existentes e inducidas)	F36		49																											
			Valor de la tierra	F37																													
			Patrimonio cultural físico	F38																													

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

Figura 103: Matriz Etapa de Operación y Mantenimiento

MATRIZ DE IMPORTANCIA Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este				OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO																
				Presencia de Tercera Trocha Presencia y mantenimiento de nuevo parque lineal y el existente	Intercambiador Housay - Rosario	Cruce Soldado Desconocido	Intercambiador Azuénaga - Avellaneda	Intercambiador Rondeau - Arenales	Intercambiador Urquiza	Intercambiador Holmberg - Tirasso	Intercambiador Elpidio González	Intercambiador Ponce	Pasos peatonales a nivel	Paradas de transporte público	Ramas de ingreso - egreso	Mejoras urbanas en colectores: nuevas veredas, esquinas y alumbrado	Señalización y luminarias mejoradas	Sistema de drenaje mejorado		
Sistema	Subsistema	Componente	Factor Ambiental	F1	A30	A31	A32	A33	A34	A35	A36	A37	A38	A39	A40	A41	A42	A43	A44	A45
Medio Físico - Biológico	Abiótico	Aire	Material Particulado	F1																
			Gases	F2																
			Olores	F3																
			Nivel sonoro	F4																
		Suelo	Características mecánicas	F5																
			Calidad del suelo	F6																
			Cantidad agua superficial	F7																
		Agua	Calidad agua superficial	F8																
			Cantidad agua subterránea	F9																
			Calidad agua subterránea	F10																
			Escurrimiento superficial	F11																74
	Biótico	Flora	Arbolado público y espacios verdes	F12	-35	64														
			Flora nativa	F13																
		Fauna	Animales domésticos	F14																
			Fauna urbana	F15		64														
			Vectores de enfermedades	F16																
Medio Socioeconómico y Cultural	Perceptual	Paisaje	Calidad del paisaje	F17	-35	64														
	Socio-económico	Infraestructura y servicios	Alumbrado público	F18																
			Red de servicios subterráneos	F19																
			Red vial y banquetas	F20	84		84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	74
			Veredas	F21											84	84		84		
			Ciclo vías	F22											84	84		84		
			Red de riego	F23		64														
			Red de desagües	F24																74
			Seguridad pública	F25	84		84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	74
			Servicio de recolección de residuos	F26																
			Puentes peatonales y vehiculares	F27																
			Otra infraestructura y equipamiento privado	F28																74
			Equipamiento social	F29		64														74
			Transitabilidad	F30	84		84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	
		Usos del suelo	Comercial y servicios	F31																
			Residencial	F32	88	64	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	
	Socioeconómico		Estilo de vida	F33	88	64	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	
			Conflictividad socioambiental	F34	-35															
			Nivel de empleo (directo e indirecto)	F35																
			Actividades económicas (existentes e inducidas)	F36	88		88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	
	Patrimonio		Valor de la tierra	F37		64														
			Patrimonio cultural físico	F38																

C. Interpretación de la matriz

En este apartado se identificarán y analizarán los impactos positivos y negativos, que podrían generarse en los medios físico - natural y socio - económico. Los impactos ambientales son identificados para ambas etapas de Proyecto: construcción y operación y mantenimiento.

i. Etapa de construcción

Impactos positivos

Aumento del nivel de empleo directo

Se prevé la contratación de mano de obra en forma temporal para la construcción de la obra civil.

Este impacto es de intensidad alta, ya que se considera una obra de demanda media de mano de obra y técnicos. Su extensión es extensa ya que el personal será principalmente personal originario del Gran Mendoza. Con respecto a la persistencia, se consideró que será de temporal plazo ya que la obra dura 2,5 años. Se considera que tiene efecto acumulativo con las obras del tramo III que va desde Arturo González hasta la Variante Palmira actualmente en proceso de licitación.

Este impacto, podría maximizarse si la mano de obra contratada es de la zona aledaña al proyecto (Ver Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción).

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A1-F35	1	4	4	0	4	0	2	1	2	4	4	4	8	49	Beneficioso

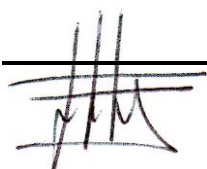
Incremento de las actividades económicas inducidas

Un aumento de la actividad de la construcción tiene importantes repercusiones sobre el resto de la economía desde el punto de vista de la demanda. En primer lugar, porque una mayor inversión en construcción impacta sobre la economía mediante los eslabonamientos hacia atrás, vía la demanda que realiza el sector hacia los proveedores de insumos y mediante la generación de empleo directo e indirecto.

Además, una mayor inversión en construcción impacta sobre la actividad económica en general a través de otro efecto indirecto: el consumo inducido gracias a los mayores ingresos laborales que realizan los trabajadores involucrados en las obras generadas por el incremento de la inversión (...) El efecto sobre el empleo también resulta notable: el multiplicador de empleo es de 1.51 por puesto directo generado, en tanto que de 2 cuando se incluye el efecto de consumo inducido (Coremberg, A; 2010).

De manera indirecta, el personal contratado y las demandas de la obra, potenciarán de forma temporal, las actividades económicas del área de influencia del sitio. Esto ocurre por el incremento de las actividades humanas (compras de alimentos, alquiler de baños químicos, alquiler de predio para obrador, otros) y de la venta de materiales e insumos para la construcción de la obra, herramientas, alquiler de container para residuos, ferreterías, etc.

La intensidad se considera alta por la magnitud de la obra y por tiempo acotado asociado a la construcción de la obra. La extensión es extensa ya que los proveedores de servicios y materiales serán principalmente del Gran Mendoza. Estos impactos positivos podrán maximizarse aplicando algunas medidas de control (Ver Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción).



Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A2-F35, A2-F36	1	4	4	0	4	0	2	1	2	4	4	4	8	49	Beneficioso

Impactos negativos

Contaminación del aire por partículas en suspensión

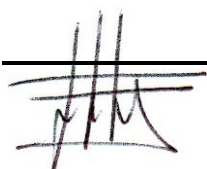
La etapa de construcción, implica tareas de demolición, excavaciones y movimiento de suelo. Todas ellas serán actividades que generarán material particulado en el área de obra, mayormente concentrado en el tramo II. En el obrador, si la empresa adjudicada decide implantar, la planta de asfalto, la de hormigón y el acopio de materiales, se emitirán partículas en suspensión en el sitio del obrador. En el área de influencia, los principales accesos al sitio de la obra se encuentran pavimentados, por lo que no se espera que el tránsito de obra hacia el tramo en construcción genere material particulado. Es un impacto de baja intensidad, de rápida propagación, fugaz, de extensión puntual, ya que la obra avanzará por frentes de trabajo parciales. En el tramo I no se considera crítico porque si bien hay viviendas, están a una distancia que mitiga el alcance del polvo en suspensión, no así en el Tramo II específicamente en el área de los intercambiadores, los frentistas de ramas de acceso y egreso a la calzada principal y en las rotondas. Esta actividad genera un impacto sinérgico debido a las probabilidades de viento zonda.

Para mitigar este impacto, considerado moderado, se humidificará el terreno de forma periódica, lo que disminuye la polución generada y se evitarán movimientos de suelos los días de viento zonda o de vientos de alta intensidad, entre otras medidas (ver Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador, Ficha 2: Preservación de la calidad del aire y Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra).

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A3, A4, A9, A10, A14, A15, A17, A21, A29	-1	1	2	4	4	0	1	1	2	1	4	4	4	-36	Moderado

Contaminación del aire por gases de combustión

Las maquinarias utilizadas durante la construcción de la obra generarán un aporte gases de combustión a la atmósfera. Se considera un impacto de baja intensidad y no se considera que estas emisiones sean críticas o que cambien la calidad del aire base del sitio ya que cuenta con buena capacidad de dispersión (área abierta) y existe una base de fuente de emisión (alto tránsito vehicular). Este impacto es mitigable a partir de controles y mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria y vehículos. (ver Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador, Ficha 2: Preservación de la calidad del aire y Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra).



Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A3-F2	-1	1	1	0	4	0	1	1	1	1	1	4	4	-22	Compatible

Generación de ruidos molestos

Las actividades realizadas en el área operativa de la obra, el movimiento de personal, funcionamiento de maquinarias, circulación de vehículos livianos y pesados y, especialmente las tareas de demolición, generarán ruidos asociados. Es importante resaltar que dicha obra se encuentra en un entorno netamente urbano, altamente transitado con uso mayormente comercial y residencial que estaría expuesto a ruidos asociados a la obra durante el tiempo que dure la construcción de cada frente de trabajo. El tramo I no se considera crítico porque si bien hay viviendas, están a una distancia que mitiga el alcance del ruido, no así en el Tramo II específicamente en el área de los intercambiadores, los frentistas de ramas de acceso y egreso a la calzada principal y en las rotondas.

Es importante mencionar que hay un componente de nivel sonoro elevado asociado al tránsito vehicular, por lo que no se considera que el ruido emitido por la obra supere el nivel de base existente. Para este impacto, se han planteado medidas de control. (Ver Ficha N°2. Preservación de la calidad del aire y Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad).

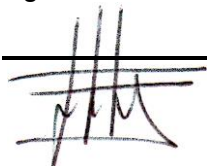
Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A3-F4, A10-F4 a A15-F4, A17-F4 a A24-F4	-1	2	2	0	4	0	1	1	1	1	4	4	4	-30	Moderado

Contaminación del suelo y agua superficial

El suelo y el agua superficial podrían ser afectados indirectamente por arrastre de potenciales pérdidas de aceites u otros hidrocarburos, desde maquinarias y vehículos con falta de mantenimiento. También durante tareas de hormigonado, uso de sustancias peligrosas o por arrastre de materiales acumulados hacia el interior de interferencias con canales/hijuelas de riego/colectores pluvioaluvionales especialmente el Canal Cacique Guaymallén, Rama Mathus Hoyos y Canal Pescara.

En los frentes de trabajo, el impacto se considera compatible debido a su baja intensidad y por la aparición eventual del problema. En caso de producirse tendrá una extensión puntual. Además, es fácilmente prevenible mediante el mantenimiento periódico de maquinarias y vehículos en una zona acondicionada para tal fin con la impermeabilización del suelo y prohibiendo el lavado de herramientas en el cauce de drenaje o cerca de cauces de riego, entre otras medidas de control. La utilización de pintura para demarcar señales en la ruta generará residuos peligrosos, los cuales se gestionarán según la ley de residuos peligrosos, mitigando así una posible contaminación del suelo.

(Ver Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador, Ficha 4: Preservación de la calidad del agua, Ficha 7: Gestión de residuos, Ficha 8: Gestión de efluentes, Ficha 9: Almacenamiento y



uso de sustancias peligrosas, Ficha 10: Almacenamiento y aprovisionamiento de combustibles, Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra, Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra y Pautas mínimas del plan de contingencias).

En los tramos, el riesgo de contaminación se considera de intensidad baja, extensión parcial y totalmente prevenible. En caso de haber afectación, esta será corregible y manejable sin dificultad.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A10-F6, A11-F6, A14-F6, A15-F6, A20 a A22-F6, A24-F6, A25-F6. A3 a A11-F8, A14-F8, A15-F8, A20 a A22-F8, A24-F8, A25-F8.	-1	1	2	0	4	0	1	1	1	4	1	1	1	-22	Compatible

En el obrador habrá mayor probabilidad de contaminación del suelo al almacenarse mayor cantidad de sustancias peligrosas y residuos que pueden derramarse. Por ejemplo, si se hace uso de un tanque aéreo de combustible. Se establecen medidas para controlar este efecto, principalmente preventivas en las fichas antes mencionadas.

El uso de planta de asfalto y de hormigón, el mantenimiento de maquinaria, acopio y traslado de materiales, fraccionamiento y almacenamiento de sustancias peligrosas en el obrador pueden generar un accidente de derrame, como también se puede mencionar la generación de efluentes con restos de sustancias cementicias.

En este sentido la intensidad se considera alta, de extensión puntual, prevenible y en caso de producirse un derrame mitigable.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A3-F6 a A9-F6, A3-F8 a A9-F8.	-1	2	1	0	4	0	1	1	1	4	1	4	1	-25	Moderado

Degradación de las condiciones de saneamiento de la zona

La actividad propia de la construcción generará residuos tales como escombros, restos de metales, suelo, etc. que, en caso de ser incorrectamente gestionados, pueden aumentar la población de vectores, afectar el nivel de calidad ambiental de la zona, disminuir la calidad del paisaje, generar accidentes, afectar canales de riego y el escurrimiento del agua pluvial, entre otros efectos. La extensión del impacto se considera crítica, por ser una zona comercial -



residencial. Este impacto es totalmente controlable. Ver Ficha 7: Gestión de residuos, Ficha 8: Gestión de efluentes y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A9-F33	-1	1	1	4	4	0	1	1	1	4	1	4	1	-30	Moderado

Derroche de agua

En el sitio del obrador y frente de obra, es posible el derroche del recurso hídrico durante las tareas de obra, por ejemplo, compactación, lavado de herramientas, humectación de suelo, entre otras y, durante el uso de instalaciones como baño y comedor del personal.

Este impacto es de intensidad media, puntual y crítico por situarse en una zona árida y en contexto de crisis hídrica declarada, temporal y sinérgico, ya que se está privando para otro uso las pérdidas del recurso. Este impacto es totalmente controlable y puede prevenirse. Se establecieron medidas de control de modo de evitar el derroche del recurso. (Ver Ficha Técnica Consumo de agua).

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A3A-F7	-1	1	1	4	4	0	1	1	1	4	1	2	1	-28	Moderado

Disminución de los servicios ambientales del arbolado urbano sobre el entorno urbano

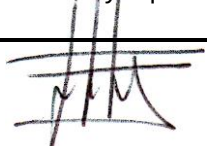
Los forestales que coincidan con la huella/traza del proyecto serán erradicados. La tercera trocha se realizará aproximadamente entre el cruce de Houssay y Urquiza sobre el Parque Lineal existente debido a que no hay cantero central donde construirla.

Se han relevado de manera expeditiva a fin de dimensionar el impacto, mediante la comparación de imagen satelital y traza de la obra, 635 forestales en el AO del tramo II, debido a que se interviene en una tercera trocha, de los cuales **250⁴** son **probables de erradicar** y **385 forestales** que coinciden con la traza de rotondas, ramas y terraplén, por lo que **deben ser erradicados**. Este número debe ser corroborado durante las tareas de replanteo de obra.

Este impacto es inevitable y tendrá un efecto residual durante la etapa de operación y mantenimiento hasta que la reforestación correctiva (a realizarse en el tramo III como parte del proyecto de ampliación del parque lineal) mitigue el impacto. Es sinérgico con fauna y paisaje.

La intensidad de este impacto es Muy Alta, la extensión es parcial, ya que se mantendrán ejemplares y es crítica debido a los servicios ambientales que el arbolado tiene hacia el uso urbano y la población. La persistencia es temporal, ya que se hará la reposición de los forestales en el tramo III como parte de la ampliación del parque lineal. Se lo considera

⁴ Cerca del límite del pie de talud, ramas y rotondas nuevas en el tramo con plano desde Estrada-Sarmiento hasta Holmberg-Tirasso. Del tramo hasta Arturo González en donde se realiza la trocha se contabilizan 60 forestales más relevados por el Programa Mi Árbol, de los cuáles no se ha podido identificar cuáles son probables y cuáles seguros de erradicar al no contar con plano de anteproyecto a la fecha ya que se encuentran en elaboración por eso se colocan todos como probables.



sinérgico con la fauna, principalmente con las aves, ya que se eliminarán temporalmente los sitios de nidificación y hábitat, así como con paisaje y el uso que hace la población del espacio verde.

Para mitigar este impacto se evitará desde el diseño la afectación de la totalidad de los forestales priorizando un equilibrio entre la seguridad vial y la calidad ambiental del entorno urbano. Además, se implementará un plan de reforestación a cargo de la Municipalidad de Guaymallén (Ver Ficha 5: Manejo del Arbolado Público, Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.).

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A11-F12, A11-F15, A11-F17, A11-F33, A11-F34	-1	8	2	4	4	0	2	4	4	1	4	4	4	-63	Severo

Posibles daños accidentales al arbolado urbano a mantener

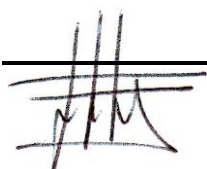
Durante el uso de maquinarias y de vehículos podrían generarse situaciones de choque, desgarr, entre otras situaciones accidentales contra el arbolado público que vegeta en las márgenes del acceso al sitio de obras a construir. Este impacto se considera moderado, de baja intensidad, ya que los daños no implican la muerte del forestal en un área crítica (Parque Lineal). Este impacto es totalmente prevenible. Ver Ficha 5: Preservación del Arbolado Público y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A3-F12, A4-F12	-1	1	1	4	4	0	2	2	1	4	1	1	4	-32	Moderado

Interrupción temporal de servicios públicos

Debido a la liberación de la traza, es que algunos servicios básicos serán intervenidos lo que puede afectar el uso habitual debido a la interrupción de los mismos de manera temporal. Esta eventual afectación de la provisión de servicios podría repercutir en molestias a la población durante la etapa de construcción. Por ejemplo, a partir de la interrupción en la provisión de servicio de riego, agua y saneamiento, eléctrico en caso de suceder daños ocasionales sobre el tendido que pasa adyacente a la traza de las obras, principalmente con las tareas de demolición y excavación, erradicación de forestales puede, verse afectado el suministro de servicios (alumbrado público, redes eléctricas, canales de riego, cauces aluvionales, fibra óptica y telefonía, gasoducto y ferrocarril).

Se considera que tendrá una intensidad media porque atraviesan la RN7 redes troncales de amplia cobertura poblacional. La ausencia temporal de servicios no genera degradación de calidad de vida de la población y tendrá una persistencia fugaz. El impacto es prevenible



considerando antecedentes y planos de cañerías y troncales de la zona y evitando cualquier tipo de vertido extraño a la red existente. (Ver Permisos Ambientales).

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A10-F18 a A15-F18, A10-F19 a A15-F19, A10-F23 a A15-F23 y A10-F24 a A15-F24	-1	1	4	4	4	0	1	1	1	1	1	1	1	-30	Moderado

Afectación de infraestructura vial colindante al proyecto

En la etapa de construcción, por necesidades de la provisión de materiales y servicios a la obra, se podrían afectar las condiciones actuales de las calles circundantes, mayormente pavimentadas, por el aumento de tránsito pesado. Además, también pueden ser utilizadas como sitios de estacionamiento temporal de los vehículos de obra, acopio temporal de suelo, forestales, etc. Todo ello, puede ocasionar molestias e interrupciones a los vecinos y transeúntes. Este impacto se considera de intensidad baja, de extensión puntual y fugaz. Desde el estudio ambiental se proponen medidas para prevenir y mitigar estas situaciones. (Ver Ficha Técnica Maquinarias y vehículos de obra y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra).

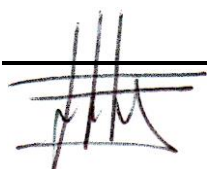
Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A2-F20, A3-F20	-1	1	1	0	4	0	1	1	2	4	1	4	1	-23	Compatible

Molestias a la población por desvíos de tránsito

Durante 30 meses, la obra implicará en diferentes puntos de los tramos a intervenir (principalmente el tramo II) trabajos en media calzada y desvíos, tanto de vehículos livianos como colectivos y tránsito peatonal al desmontarse las pasarelas. Esto podría implicar molestias y retrasos en la circulación de los usuarios de la RN7. Este impacto es mitigable con medidas de comunicación acerca de avances de obra y desvíos, así como una correcta señalización tanto en el área de obra como en posibles calles utilizadas para realizar desvíos.

Además, existe un aumento del riesgo de accidentes vehiculares, de ciclistas y peatones, como consecuencia de las acciones sobre el control del tránsito durante el periodo de construcción de las obras.

Este efecto puede ser uno de los más sensibles si se lo analiza desde la percepción social, en la etapa de construcción. Sin embargo, es temporal y mitigable con buenas prácticas en desvíos, media calzada, trabajo por áreas limitadas, señalización de ingreso y egreso de



vehículos de obra, señalizar los giros a la izquierda, entre otras medidas de control. Ver ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra y Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A10-F30	-1	1	2	4	4	0	2	1	1	1	4	2	4	-34	Moderado

Posible perjuicio a la actividad comercial y de servicios

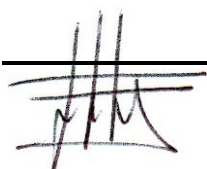
Los desvíos de tránsito principalmente, podrían afectar indirectamente, de manera temporal a las actividades comerciales y de servicios localizadas frente a las obras. Las laterales de la RN7 están categorizadas como zona comercial. Específicamente en la traza del proyecto hay 6 estaciones de servicios que podrían ver mermada su accesibilidad.

Este es un impacto inevitable y podría ser mitigado con señalización del ingreso seguro a comercios y servicios en el sitio y mantenimiento de vías delimitadas y señalizadas para la circulación peatonal segura de acceso a los servicios ofrecidos. Ver Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad, Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A10-F31	-1	1	1	4	4	0	2	1	1	1	1	2	4	-29	Moderado

Reducción de accesibilidad a equipamiento comunitario y viviendas de frentistas

Los ingresos y egresos al Hospital Italiano, Hospital Notti, Comisarías y Estación de Bomberos podrían ser afectados en cuanto a la seguridad pública de los asistentes al acceder a los establecimientos al verse afectados los potenciales movimientos vehiculares para cumplir con el rol de asistencia en seguridad pública, además de ver mermada la accesibilidad vehicular al establecimiento. Con respecto a las escuelas y otros servicios públicos podrían afectarse al disminuir u obstaculizarse la accesibilidad desde la ruta, sin embargo, dependerá de la gestión de desvíos. Con respecto a las viviendas de frentistas, serán los más cercanos a las conexiones entre ramas y colectoras y aquellos cercanos a nuevas rotondas, que podrían ver mermado el uso de puentes de acceso a viviendas / garajes. Este impacto es fugaz (se trabaja por frente, no todo el tramo), mitigable mediante una correcta señalización e implementación de medidas de seguridad en la accesibilidad, además de un correcto sistema de comunicación con las autoridades al frente de los establecimientos y frentistas (comercios y residencias). Ver Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad, Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de la accesibilidad y transitabilidad y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.



Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A14 a A28 con F26 a F35	-1	4	1	1	4	0	1	1	1	1	4	1	4	-33	Moderado

Riesgos a la seguridad pública

Durante el desarrollo de las obras, principalmente aquellas tareas de movimiento de maquinarias y vehículos, transporte de sustancias peligrosas, erradicación de forestales, excavaciones, entre otras, pueden ocasionar un riesgo a la población frentista, transeúntes, asistentes a establecimientos de servicios localizados en las laterales de la RN7 y bienes materiales privados por posibles accidentes y emergencias relacionados con la obra (ej., incendios, accidentes personales) y factores externos (ej. viento zonda, tormentas). Este impacto se considera de intensidad muy alta, ya que, dependiendo del accidente, puede tener consecuencias permanentes sobre los afectados, extensión total, a lo largo de toda el área de la obra, la cual es crítica por localizarse en área con presencia de residencias y establecimientos de servicios. Ante esta situación se han establecido medidas de control preventivas para evitar accidentes al público. (Ver Ficha 7: Seguridad en la erradicación de forestales, Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra, Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad, Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad y Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra).

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
F25 con A5, A10, A11, A14, A15, A22, A24, A26, A28, A29	-1	8	4	4	4	0	4	4	2	1	1	4	1	-61	Severo

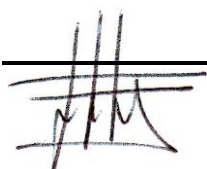
ii. Etapa de operación y mantenimiento

Impactos positivos

Mejoras en la transitabilidad de vehículos

El proyecto permitirá descongestionar el tránsito en el ingreso y egreso vehicular desde el Este al Área Metropolitana a partir de la construcción de una tercera trocha hacia ambos lados. La tercera trocha dará fluidez al tránsito en la circulación de más de 100.000 vehículos.

Se adapta la altimetría y la longitud desde la nueva rasante para asegurar seguridad en el frenado. Cambiando la geometría con esta obra, se promueve una circulación más fluida y segura en los intercambiadores. Adicionalmente, se descomprimarán los actuales intercambiadores al construirse nuevos cruces a lo largo del tramo II. Estas obras implicarán



mayor seguridad y contribuirán a la reducción de accidentes viales relacionados con la infraestructura vial.

Los nuevos cruces N-S a nivel, señalizados mejorarán la transitabilidad de peatones en condiciones seguras, a nivel, y accesible para discapacidad al eliminarse las pasarelas en altura (queda funcionando la única pasarela en altura accesible con rampa para discapacidad). Se pone a disposición de peatones dos trochas de cada lado y veredas peatonales. Las veredas tienen un ancho suficiente como para que circulen ciclistas.

Este impacto es permanente y diseñado para el crecimiento del parque automotor. Adicionalmente contribuye a la movilidad no sólo de vehículos particulares, sino que introduce mejoras en la infraestructura para la circulación en bicicleta, peatonal y de transporte público.

Conforme a la simulación de tránsito realizada (Ver Anexos) en el ESCENARIO SITUACIÓN FUTURA, es decir, CON PROYECTO, se observa que en general, con los volúmenes de tránsito aumentados por el crecimiento normal del tránsito, la red vial analizada modificada según proyecto ha mejorado sustancialmente respecto a la situación actual.

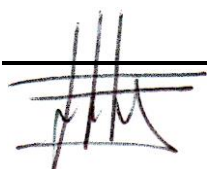
La 3º trocha en forma continua desde el intercambiador Sarmiento/Estrada hasta el intercambiador Urquiza/Ponce otorga un importante aumento de Capacidad a la RNNº7, eliminando la fricción vehicular actual y dotando de fluidez a la calzada principal de la RNNº7.

La construcción de los puentes y ramas de entrada y salida de los intercambiadores de Houssay/Rosario y Avellaneda/Azcuénaga mejoran notablemente la actual congestión de tránsito del intercambiador Sarmiento/Estrada generando una redistribución de los volúmenes actuales.

Las intersecciones rotatorias proyectadas en el intercambiador Tirasso/Holmberg y en la colectora Norte del intercambiador Urquiza mejoran sensiblemente la congestión actual de estos sectores.

Independientemente de la mejora sustancial de la red proyectada en este Escenario, persisten aún algunos inconvenientes puntuales para los cuáles se han planteado sugerencias que tras la nueva simulación (proyecto con sugerencias) mejoran notablemente **(Ver estudio de Tránsito en Anexos y Ficha 16: Seguridad Pública en la transitabilidad)**.

Interacció n	(+/·)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A30, A32 a A34 con F20. A40-F21, A40-F22, A41-F21, A41-F22, A42-F21, A42-F22. A30, A32 a A34 con F25, A30, A32 a A34 con F30	1	12	2	4	4	0	4	4	4	4	4	4	8	84	Relevante



Aumento en la calidad del servicio

Las obras asociadas a los tramos I y II adicionalmente a las mejoras urbanas proyectadas en las colectoras con nuevas veredas, esquinas, apeaderos de transporte público y alumbrado y el mantenimiento de alcantarillas, de infraestructura de tramos en mal estado, de banquetas, de señalización (vertical y horizontal), luminaria y de vegetación, trae aparejado una mejora de la calidad del servicio que ofrece la ruta en un área categorizada desde la Clasificación de Usos del Suelo como área urbana a consolidar, lo que hace que la localización de este impacto sea crítica.

Este es un efecto permanente considerando la vida útil de la obra y acumulativo con otras obras de mejoras realizadas en el Departamento y actualmente en proyecto.

Interacció n	(+/·)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
														88	Relevante
A30, A32 a A34 con F32	1	12	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	8	88	Relevante

Mejoras en la conectividad intradepartamental de Guaymallén

El proyecto, a partir de la intervención en los 8 intercambiadores permitirá atravesar el Acceso Este, el que actualmente resulta una barrera entre las tramas urbanas, principalmente barriales que se han desarrollado al Norte y Sur de éste. Se generarán cruces en ambas direcciones, generando conexiones claras de movilidad vial, bicicletas y peatones mejorando la conexión intra- departamental (conexión Norte /Sur), de Guaymallén, departamento más poblado del Área Metropolitana de Mendoza que cuenta con el mayor parque automotor y cantidad de recorridos del transporte público. Este impacto es permanente y se da en un área categorizada desde la Clasificación de Usos del Suelo como área urbana a consolidar, lo que hace que la localización de este impacto sea crítica.

Las obras relacionadas al proyecto tanto sobre la ruta, los intercambiadores como las mejoras urbanas en colectoras mejorarán la accesibilidad hacia las actividades industriales, comerciales y de servicios del área de influencia del proyecto. También se considera que se verán favorecidos por la mayor accesibilidad y reducción de tiempos de circulación en condiciones de seguridad los servicios de educación, salud y seguridad prioritariamente. Además, se facilita el acceso a los predios frentistas y la integración territorial de ambos lados del eje de proyecto.

Importancia		Re	Pe	Ef	Ac	Si	Rv	Pe	Mo Crítico	Mo	Ex Crítico	Ex	In	(+/-)	Interacción
Relevante		84	8	4	4	4	4	4	0	4	4	8	8	1	A30, A32 a A34 con F33. A30, A32 a A34 con F36.

Mejora del sistema de captación de drenajes

Las obras de drenajes transversales (en calle Rosario, Avellaneda, Urquiza y Arenales) y el reservorio asociadas al proyecto mejorarán el drenaje del área mitigando las inundaciones que se producen en algunas zonas del Acceso Este y su entorno ante las típicas lluvias torrenciales de Mendoza. Actualmente la traza de la RN7, en el tramo estudiado, sigue una curva de nivel. La pendiente transversal (suroeste-noreste) es muy superior a la longitudinal lo que hace que la ruta se comporte como una barrera a los escurrimientos desde el sur.

La mejora de las condiciones en la circulación de flujos de agua eventuales (desagües pluviales) evitará posibles perjuicios sobre la infraestructura pública y privada y la seguridad pública. Este impacto es acumulativo con las obras de mejoramiento de calles emprendidas por el municipio de Guaymallén.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A45-F11, F20, F24, F25, F28, F29	1	4	8	4	4	4	4	4	2	4	4	4	8	74	Muy beneficioso

Aumento de Espacios Verdes urbanos en el Departamento de Guaymallén y el AMM

Se aumentan los Espacios Verdes en el Departamento de Guaymallén a partir de la extensión del parque lineal equipado hasta el límite departamental (desde La Purísima hasta Arturo González) lo que duplica el área existente del parque lineal del Acceso Este. Esto redundará en importantes aportes positivos, no sólo a nivel ambiental, sino también, a nivel social y paisajístico. Se prevé la incorporación de aprox. 4700 forestales adicionales a los existentes en la actualidad en aprox. 3,7 nuevas hectáreas. Se aclara que este número incluye los forestales para recomposición de los árboles extraídos en el tramo II. Si bien esto implica un aumento en el consumo de agua para riego, se mitiga con sistemas de riego eficiente.

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A31 con F12, A31-F15, F17, F23, F29, F32, F33, F37	1	4	8	0	4	0	4	4	4	4	4	4	8	64	Muy beneficioso

Impactos negativos

Espacios sin vegetación en el tramo II

Las ramas de ascenso y descenso y otra infraestructura existente que se demuela pueden dejar espacios del actual Parque Lineal sin vegetación. Si bien la remediación de los forestales

erradicados en el Tramo II se realizará en el espacio de la ampliación del Parque Lineal en el tramo III (actualmente en proceso licitatorio), será necesario realizar un tratamiento paisajístico de estos sectores que mitigue los cambios en el actual espacio verde adicionalmente al tratamiento de laderas de terraplenes con cobertura verde. **Ver ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra civil.**

Interacción	(+/-)	In	Ex	Ex Crítico	Mo	Mo Crítico	Pe	Rv	Si	Ac	Ef	Pe	Re	Importancia	
A30-F12, A30-F17, A30-F34	-1	1	1	4	4	0	4	2	2	1	4	4	1	-35	Moderado



PLAN DE CONTROL Y VIGILANCIA AMBIENTAL

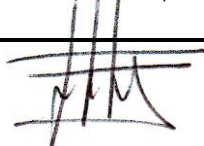
En el Plan de Control y Vigilancia Ambiental (PCVA) se describen las medidas propuestas para el **Control**⁵ de los impactos ambientales y sociales negativos que potencialmente se prevén asociados a la ejecución de las acciones del proyecto. También se describen las medidas de maximización de efectos positivos, cuando esto sea posible.

Las medidas se han desarrollado en forma de fichas, en las que se sintetizan diversos elementos de caracterización de los impactos y de las medidas de control propuestas. Cada ficha se encuentra numerado y el título que encabeza el mismo, define el objetivo de la medida a desarrollarse. A continuación, se mencionan el o los impactos a controlar con la medida, y se describen resumidamente la o las medidas de control a aplicar.

Tabla 23: Organización de Medidas de Control. Etapa de Construcción.

Impacto	Ficha Técnica
Aumento del nivel de empleo directo	Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción
Incremento de las actividades económicas inducidas	Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción
Contaminación del aire por partículas en suspensión	Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador. Ficha 2: Preservación de la calidad del aire Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra.
Contaminación del aire por gases de combustión	Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador. Ficha 2: Preservación de la calidad del aire Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra.
Generación de ruidos molestos	Ficha 2: Preservación de la calidad del aire Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad
Contaminación del suelo y agua superficial	Ficha 1: Instalación y Operación del Obrador. Ficha 4: Preservación de la calidad del agua. Ficha 7: Gestión de residuos. Ficha 8: Gestión de efluentes. Ficha 9: Almacenamiento y uso de sustancias peligrosas. Ficha 10: Almacenamiento y aprovisionamiento de combustibles. Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra. Pautas mínimas del plan de contingencias. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Degradación de las condiciones de saneamiento de la zona	Ficha 7: Gestión de residuos. Ficha 8: Gestión de efluentes. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.

⁵ Preventivas, de mitigación y correctivas.



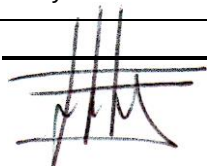
MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

Impacto	Ficha Técnica
Derroche de agua	Ficha 3: Consumo de agua
Disminución de los servicios ambientales del arbolado urbano sobre el entorno urbano	Ficha 5: Manejo del Arbolado Público. Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Posibles daños accidentales al arbolado urbano a mantener	Ficha 5: Manejo del Arbolado Público. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Interrupción temporal de servicios públicos	Permisos Ambientales
Afectación de infraestructura vial colindante al proyecto	Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Riesgos a la seguridad pública	Ficha 7: Seguridad en la erradicación de forestales Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Posible perjuicio a la actividad comercial y de servicios	Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Reducción de accesibilidad a equipamiento comunitario	Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 14: Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad. Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.
Incremento del tránsito de obra	Ficha 13: Información y comunicación con la comunidad. Ficha 11: Maquinarias y vehículos de obra

Para la etapa de Operación y Mantenimiento, se han seleccionado medidas de control desarrolladas en fichas para prevenir afectaciones y controlar, dentro de parámetros permitidos, aspectos ambientales relacionados al funcionamiento del proyecto en un territorio en proceso de cambio.

Tabla 24: Medidas de Control. Etapa de Operación y Mantenimiento o Funcionamiento.

Impacto	Ficha Técnica
Mejoras en la transitabilidad.	N/C
Aumento de la calidad del servicio.	N/C
Mejoras en la conectividad intradepartamental de Guaymallén.	N/C



IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

Impacto	Ficha Técnica
Mejoras en la accesibilidad.	N/C
Mejora en el sistema de captación de drenajes	N/C
Aumento de espacios verdes urbanos en el Departamento de Guaymallén y el AMM	N/C
Espacios sin vegetación en el tramo II	Ficha 15: Restauraciones posteriores a la finalización de la obra.

El PCVA también incluye la definición de la estructura y responsabilidad necesaria para asegurar la implementación y el seguimiento de la ejecución del mismo en cada etapa del proyecto. Asimismo, se detallan los diferentes mecanismos de vigilancia a implementar tales como la inspección ambiental.

Control etapa de construcción

A. Responsables

i. Responsable Ambiental de la Obra

Se solicitará la contratación de un Responsable Ambiental (RA) de la Obra que trabajará en coordinación con el Encargado de Higiene y Seguridad de la Contratista, así como el Jefe de Obra de la Contratista en la implementación del Plan de Control y Vigilancia Ambiental (PCVA) propuesto.

La empresa Contratista elaborará el Plan de Manejo Ambiental de la Obra (PMA) adaptando el PCVA que forma parte de esta Manifestación General de Impacto Ambiental a las particularidades de la obra, la tecnología y los recursos de la empresa. El PCVA proporciona los requisitos mínimos, por lo que el PMA debe ser superador, o en su defecto equivalente, nunca menos exigente. El PMA deberá contemplar además las solicitudes de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto, la legislación ambiental y de higiene y seguridad aplicable a la obra.

El Responsable Ambiental de la Obra será el interlocutor del Proponente ante la Autoridad Ambiental provincial. Implementará el PMA y dará cumplimiento a la DIA. Generará los registros necesarios que corroboren la implementación de la gestión ambiental de la obra.

B. Permisos Ambientales

La contratista tendrá a cargo la confección de documentación necesaria para la obra, así como el pago eventual de permisos que requieran las diferentes reparticiones, pero vinculadas con la obra, tales como la Dirección de Hidráulica, EDEMSA, AySAM, etc. para otorgar informes o los mencionados informes de interferencia o los que fueran necesarios para la correcta ejecución de la obra.

Previo a la ejecución de la obra se considera necesario que se cuente en forma prioritaria con los siguientes permisos ambientales:

- Permiso de erradicación de forestales ante la Dirección de Recursos Naturales Renovables (DRNR) de la Provincia.
- Plan de Reforestación aprobado por la DRNR.
- Plano de localización y organización del Obrador aprobado por el Municipio.



- Inscripción del obrador (o la Contratista) como Generador de Residuos Peligrosos.
- Proyecto de Desvío aprobado por Transporte.
- Croquis con rutas de circulación de cargas y maquinarias aprobadas por el Municipio en área el área de influencia de la obra.
- Permisos de almacenamiento, transporte y disposición final de materiales peligrosos.
- Proyecto de drenajes aprobado por la Dirección de Hidráulica.
- Habilitación de Planta de Hormigón y de Asfalto, en caso de que se decida adicionarlas al obrador.
- Permiso de extracción de agua de obra.
- Gestión de Interferencias con entes a cargo de (Alumbrado Público, Red de Transporte de Electricidad – LAT - , Gasoducto, Agua potable y cloaca, fibra óptica y telefonía, red de riego, red de drenaje).

C. Concientización del personal

i. Sistema de Apercibimientos y Sanciones para el personal de obra

La empresa contratista, como parte de su Plan de Manejo Ambiental de la Obra, deberá presentar el Código de Conducta exigido al personal, especialmente relacionado con la preservación del medio ambiente, trato con la comunidad, el cumplimiento de procedimientos operativos destinados a prevenir y controlar impactos ambientales y a mantener una buena relación con la comunidad.

Asimismo, deberá establecer un sistema de apercibimientos y sanciones para aquellas situaciones en donde el personal no cumpla con lo anteriormente especificado, desde apercibimiento y suspensión hasta despido del personal.

ii. Plan de Capacitación del personal de Obra

El personal ingresante, previo a la obra y una vez iniciada la obra, deberá recibir una Inducción en donde se le expliquen, de manera general, todas las medidas de control ambiental.

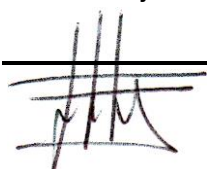
El Responsable Ambiental (RA) deberá capacitar periódicamente al personal de la empresa contratista para llevar a cabo las medidas del PVCA del proyecto. Es decir, se profundizan conceptos brindados en la Inducción. El RA deberá presentar un Plan de Capacitación al IA para su aprobación.

Periódicamente, se realizarán “Refrescos de Capacitación” en donde se recuerde al personal las medidas de control aprendidas durante la implementación del Plan de Capacitación.

El RA deberá evaluar el desempeño ambiental del personal, corrigiendo fallas detectadas en la aplicación de las medidas.

Se deberán mantener registros que demuestren que las charlas se han dictado. El registro deberá contener mínimamente los siguientes datos:

- Nombre de la capacitación.
- Fecha de la capacitación.
- Nombre de la obra.
- Nombre de la empresa contratista / subcontratista.
- Nombre y firma del capacitador.
- Objetivo de la capacitación.



- Campos para que cada asistente coloque su nombre, DNI y firma.

Los temas básicos a desarrollar durante las capacitaciones serán:

- Conducta del personal y relación con la población circundante a la obra.
- Protección del arbolado urbano.
- Selección y disposición de residuos de obra, asimilables a urbanos y peligrosos.
- Procedimientos durante las tareas de mantenimiento de las maquinarias.
- Manejo de sustancias peligrosas.
- Higiene y seguridad (protección personal).
- Circulación en las áreas permitidas y/o restringidas.
- Qué hacer ante hallazgos de patrimonio cultural físico (cuando se aplicable).
- Plan de contingencias (incendio, derrame, otras).
- Apercebimientos y sanciones.
- Otros.

D. Medidas de control

i. Instalación y Operación del Obrador.

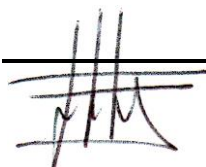
INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DEL/OS OBRADOR/ES	Ficha Técnica Nº 1
Objetivo	
Establecer medidas preventivas y correctivas dirigidas a evitar la afectación al ambiente, a las personas en general como consecuencia de las actividades relacionadas con la instalación y funcionamiento del obrador.	
Acciones generadoras de impactos	
- Instalación del Obrador. - Almacenamiento de materiales de trabajo y sustancias peligrosas. - Almacenamiento de residuos. - Funcionamiento y mantenimiento de maquinarias y vehículos. - Funcionamiento de baños / comedor / oficinas, otras áreas.	
Impactos a controlar	
- Afectación del entorno en general	
Ubicación de impactos	
- Sitio del Obrador y colindancias	
Control	
Medidas Preventivas	
El Obrador se ubicará en predios prioritariamente alejados de residencias y de cursos de agua. No se permitirá la localización en la vía pública.	
Para la elección del sitio a ocupar por los obradores, se tiene en cuenta zonas donde no sea necesario realizar movimientos de suelo ni tala de arbolado y en donde el uso del terreno sea acorde al uso de "Obrador", según la zonificación del municipal.	
Diseño de la disposición de instalaciones y equipamiento en el espacio disponible para la inserción del obrador: comedor, instalaciones sanitarias y vestuarios, oficinas administrativas, depósitos de insumos, laboratorio de ensayos de materiales, báscula, estacionamiento de maquinaria, equipos y control de acceso.	
El grupo electrógeno se colocará sobre base de hormigón y su correspondiente cordón de contención de derrames de hidrocarburos y emulsionados.	

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DEL/OS OBRADOR/ES	Ficha Técnica N° 1
No se ubicará en zonas aluvionales / anegables.	
El suelo de la playa de carga y descarga deberá estar impermeabilizado y con sistema de colección de derrames.	
El sector de Mantenimiento y las áreas de estacionamiento de vehículos y maquinarias deberán estar impermeabilizadas.	
El obrador contará con un cartel legible informando los mecanismos para atención de reclamos.	
Se realizará el cerramiento perimetral para evitar acceso de animales y personas no autorizadas.	
Se proveerá de equipos de extinción de incendios.	
Se proveerá de elementos de primeros auxilios.	
Medidas de Mitigación	
Se deberá prestar especial atención en todo lo relativo a las emisiones de gases, ruidos molestos o partículas en suspensión; al vuelco de efluentes en los suelos o los cursos de aguas, al acopio y disposición de los residuos.	
Los desechos tendrán el tratamiento y disposición final de acuerdo a la normativa vigente.	
Medidas Correctivas	
Una vez finalizada la construcción de la obra, se deberán dismantelar las instalaciones del obrador, y otras instalaciones implementadas para tal fin y reconstruir el lugar lo más próximo a la "Situación Sin Proyecto"; como también realizar la reparación de las eventuales afectaciones ambientales producidas (contaminación por derrame accidental de combustibles o lubricantes, áreas de acopio de materiales, sellado de pozos absorbentes y cámaras sépticas etc.). Además, no deben quedar restos de escombros, ni ningún tipo de residuo obstruyendo la vía pública o propiedad privada, ni cauces de agua naturales o artificiales.	
Al momento del cierre del obrador, podrán permanecer en el lugar los elementos o instalaciones que signifiquen una mejora o tengan un uso posterior claro o determinado. Esta recuperación debe contar con la aprobación del propietario del predio del obrador.	
Sitios de implementación	
- Sitio del Obrador.	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la Etapa de Construcción.	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra	
Monitoreo / Vigilancia	
El RA de la Obra velará por el cumplimiento de las medidas de esta ficha. Periódicamente realizará Inspecciones Ambientales.	
Al momento del cierre del Obrador, recorrer con personal de la supervisión, el área intervenida a fin de dejar asentado en acta las condiciones en las que se devuelve el espacio ocupado por las instalaciones.	
Indicadores de cumplimiento	
Informes del Inspector Ambiental (IA) indicando la implementación de las medidas indicadas.	
Relevamiento fotográfico de suelo liberado de la ocupación, reconstitución de la capa fértil e imagen final.	

ii. Preservación de la calidad del aire

PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	Ficha Técnica N° 2
Objetivo	



IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	Ficha Técnica N° 2
Minimizar el nivel de emisiones gaseosas y de material particulado. Minimizar ruidos.	
Acciones generadoras de impactos	
- Funcionamiento de vehículos. - Funcionamiento de maquinaria. - Movimiento de suelos. - Preparación de materiales de obra. - Construcción de la obra en general.	
Impactos a controlar	
- Contaminación del aire por gases de combustión. - Contaminación del aire por polvo en suspensión. - Generación de olores molestos. - Generación de ruidos molestos.	
Ubicación de impactos	
- Obrador y frentes de obra	
Control	
Medidas Preventivas	
Para el caso de los vehículos y equipos que operen en obra se priorizará la utilización de equipamiento nuevo y bien mantenido.	
Revisión técnica y mecánica de los vehículos y maquinaria de forma periódica (según requisitos legales).	
Realización de un mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos y maquinaria. Se deberán realizar controles tendientes a verificar los elementos de seguridad del vehículo, como así aquellos vinculados con los aspectos de combustión, verificando el tipo de gases que se emiten por los escapes y, por ende, identificando si el proceso de combustión resulta eficiente o no.	
Se deberá cubrir la carga transportada en forma adecuada por medio de carpa o tela media sombra, de modo de no incrementar la suspensión de partículas de polvo hacia la atmósfera.	
Los camiones deberán mantener en buen estado su carrocería y respetar las alturas de carga, a efectos de evitar pérdidas de material en el recorrido.	
Se deberá cumplir con la normativa vigente en cuanto al transporte de cargas (kg/eje) y circular por rutas definidas previamente.	
El material de trabajo volátil una vez descargado, deberá cubrirse en forma adecuada (nylon, carpa o tela media sombra) de modo de no incrementar la suspensión de partículas de polvo hacia la atmósfera.	
Estará prohibido la quema de todo sobrante de combustible, lubricantes utilizados, materiales plásticos, neumáticos, cámaras, recipientes o cualquier otro desecho que finalice en una agresiva contaminación ambiental.	
Se fijará una velocidad máxima de circulación para los vehículos y se procurará conducir sin provocar aceleraciones y frenadas innecesarias para evitar la generación de nubes de polvo y ruidos molestos.	
Prohibir colocación de música mientras se efectúan tareas constructivas.	
Evitar el uso de bocina en los vehículos al ingresar a las instalaciones y en el área de construcción. Se prohíbe el uso indiscriminado de bocinas.	
Medidas de Mitigación	

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
 Guaymallén, Mendoza

PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	Ficha Técnica N° 2
No se permitirá el uso de agua que produzca barro en las calles, veredas o caminos como medio sustituto del barrido u otros sistemas de control del polvo en el área de trabajo y vías de acceso. Si se realizara humectación, deberá realizarse al menos una vez al día para evitar polvo en suspensión en forma desmedida. Si se observara una acumulación significativa de polvo se procederá al riego con productos específicos (tensoactivos no iónicos o surfactantes) para prevenir la posible generación de polvo, especialmente bajo condiciones meteorológicas adversas (viento).	
Los trabajos de demolición deberán estar acompañados con riego para disminuir al máximo el polvo en suspensión.	
Las pilas de almacenamiento de material producto de las excavaciones se mantendrán igualmente húmedas para evitar la resuspensión de polvos por la acción de los vientos.	
Las zonas de acopio de materiales serán regularmente humectadas para disminuir la generación de polvo en suspensión.	
Los caminos de tierra donde circulen frecuentemente vehículos y maquinarias (en caso de que se evidencie la generación de material particulado) se mantendrán húmedos en superficie de forma tal de controlar la generación de polvos. La frecuencia de riego se evaluará en función de los requerimientos específicos y de la condición meteorológica.	
Las tareas con mayor nivel sonoro se planificarán evitando la ejecución conjunta de tareas consideradas ruidosas fuera del horario de descanso de la población.	
Reglamentar las actividades de los operarios y organizar las maniobras de forma de disminuir los ruidos correspondientes, por ejemplo, minimizar la altura en que las palas mecánicas dejan caer los escombros sobre los camiones.	
Se deberán respetar los horarios de descanso de la población, no pudiéndose realizar los trabajos con mayor intensidad sonora desde las 14 hs hasta las 16 hs. Ni de 20 hs a 8 hs.	
En lo que respecta al uso de martillos neumáticos y/o hidráulicos, se recomienda como máximo un funcionamiento continuo, no superior a las cuatro horas por jornada. Además, el personal afectado a las tareas de demolición deberá contar con EPP adecuado.	
Medidas Correctivas	
El equipo eléctrico y el compresor estarán equipados con el aditamento del silenciador correspondiente con el fin de cumplir con los estándares de emisión de ruidos permitidos. Cuando el caso lo requiera se realizará la construcción adecuada para ubicar el equipo eléctrico dentro de un compartimiento aislado o construcción aislada con el fin de que los ruidos emitidos estén dentro de los estándares permitidos.	
Sitios de implementación	
- Obrador y frentes de obra	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la etapa de construcción	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra	
Monitoreo / Vigilancia	
El RA velará por la implementación de estas medidas. Periódicamente realizará Inspecciones Ambientales.	
Indicadores de cumplimiento	
Informes del IA indicando que se cumplen las medidas. No se observa polvo en suspensión que reduzca la visibilidad. Plan y registros de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos y maquinarias. Suelo humectado. La emisión de ruidos es aceptable a las características de las obras.	



IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

iii. Consumo de agua

CONTROL DEL CONSUMO DE RECURSOS		Ficha Técnica N° 3
Objetivo		
Promover el uso eficiente de los recursos necesarios para la construcción de la obra.		
Acciones generadoras de impactos		
- Uso de agua.		
Impactos a controlar		
- Derroche de agua.		
Ubicación de impactos		
- Obrador y frentes de obra.		
Control		
Medidas Preventivas		
Predeterminar las fuentes de abastecimiento de agua para obra, calidades y tratamientos. Gestionar los correspondientes permisos de uso.		
Deberán llevarse cuidadosos controles de consumo de agua necesarios para las diferentes actividades constructivas. Los volúmenes de agua consumidos deberán registrarse adecuadamente, supervisado por la Inspección de Obra. Además, se deberán establecer los medios para la reducción de los consumos sin disminuir la calidad del servicio/producto.		
La extracción de agua para la construcción no podrá afectar las fuentes de consumo de asentamientos de la zona de influencia. Priorizar que para la etapa de construcción se utilice agua provista con camiones a cargo de la contratista y no por conexión directa al agua potable destinada para consumo humano.		
El agua utilizada para consumo humano no deberá usarse para riego de zona de obras, ni cualquier otro uso que no se relacione estrictamente con el debido uso de agua potable.		
Concientizar al personal sobre el uso eficiente del agua.		
Si se detecta una pérdida de agua, proceder a su reparación inmediata.		
Evitar la humectación de caminos en horarios de mayor heliofanía, para evitar la evaporación rápida.		
Sitios de implementación		
- Obrador y frentes de obra		
Momento de aplicación		
Continuamente durante la construcción de la obra.		
Responsable de la ejecución		
Jefe de Obra. Capataz del frente de obra.		
Monitoreo / Vigilancia		
El RA de la Obra velará por el cumplimiento de las medidas de esta ficha. Periódicamente realizará Inspecciones Ambientales.		
Indicadores de cumplimiento		
Informes del IA indicando la implementación de las medidas indicadas.		



iv. Preservación de la calidad del Agua

PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD DEL AGUA	Ficha Técnica N° 4
Objetivo	
Identificar procedimientos de trabajo que eviten situaciones de contaminación del recurso hídrico.	
Acciones generadoras de impactos	
- Obras constructivas en cercanías del cauce de drenaje y/o riego.	
Impactos a controlar	
- Contaminación del agua superficial.	
Ubicación de impactos	
- Desagüe pluvial. - Canales de riego	
Control	
Medidas Preventivas	
Está prohibida la disposición del material de suelo desmontado, vegetación erradicada y materiales de trabajo en el cauce de drenaje o sobre cauces con desagüe hacia los mismos.	
Cuando se realicen trabajos cerca del drenaje, todas las instalaciones, materiales de excavación, canalizaciones, deben disponerse en cotas superiores al nivel medio de aguas, de tal manera que impida el retorno de materiales sólidos o en suspensión al curso de agua.	
Se deberá implementar un sistema de gestión acorde a la legislación vigente de residuos y efluentes. Ver Fichas Gestión de Efluentes y Gestión de Residuos.	
Prohibir el lavado de maquinarias/herramientas/vehículos cerca de canales de riego. Priorizar la limpieza en seco y/o el envío a lavaderos habilitados.	
La bomba de extracción de agua debe montarse sobre soportes u obra civil que impida el contacto del cuerpo de agua que fluye naturalmente con ésta, de manera que no pueda ocurrir derrame de hidrocarburo. Verificar periódicamente el estado de la bomba de succión y la limpieza general del entorno.	
Medidas Correctivas	
Implementar procedimiento para contención y limpieza de derrames (líquidos o sólidos). Ver Pautas mínimas del Plan de Contingencias.	
Una vez finalizado el tramo de obra retirar del interior del drenaje restos de materiales y residuos que pudiesen haber sido arrastrados a fin de evitar que contaminen el agua cuando circule por éstos.	
Sitios de implementación	
- Obrador y frentes de obra	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la etapa de construcción	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra	
Monitoreo / Vigilancia	
El RA de la Obra velará por el cumplimiento de las medidas de esta ficha. Periódicamente realizará Inspecciones Ambientales.	
Indicadores de cumplimiento	



PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD DEL AGUA	Ficha Técnica N° 4
Informes del IA indicando la implementación de las medidas indicadas.	
No se observan cauces de agua con restos de residuos, materiales de trabajo ni sustancias peligrosas.	

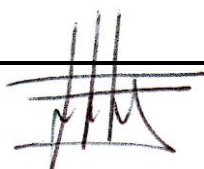
v. Manejo del Arbolado Público

MANEJO DEL ARBOLADO PÚBLICO	Ficha Técnica N° 5
Objetivo	
Evitar la afectación de arbolado en el área de influencia de la obra que no deba ser erradicado.	
Identificar el procedimiento necesario para asegurar la reforestación de aquellos árboles removidos a causa de su interferencia con la traza de las obras.	
Acciones generadoras de impactos	
- Construcción de la obra en general.	
Impactos a controlar	
- Afectación del arbolado público.	
Ubicación de impactos	
- Todo el tramo - Área de Intercambiadores - Tercera Trocha	
Control	
Medidas Preventivas	
No se podrán erradicar forestales de la vía pública sin la autorización de la Autoridad de Aplicación y/o competente.	
Prohibir el encendido de fogatas en áreas de trabajo y en colindancias.	
Delimitar áreas de trabajo a fin de no permitir circulación, movimientos de maquinaria o realización de tareas en áreas donde se encuentren vegetando los forestales a mantener durante la obra.	
Colocar barreras que eviten la colisión durante el movimiento de maquinarias y vehículos de obra cuando se trabaje cerca de los forestales a mantener durante la obra.	
Mantener el riego de los forestales del arbolado público. Prevenir la obstrucción de hijuelas de riego de forestales con material de obra y residuos de aquellos los forestales a mantener durante la obra.	
Medidas de Mitigación	
Solicitar al Municipio la poda preventiva de ramas que se encuentren en el área de alcance de maquinaria y camiones a fin de evitar desgarros de los forestales a mantener durante la obra.	
Medidas Correctivas	
Para el tratamiento de forestales a erradicar, deberán gestionarse los permisos necesarios ante la Autoridad de Aplicación y/o Competente; declarando como mínimo: cantidad, localización, estado vegetativo y especie de los forestales a erradicar.	
Obtener la aprobación del Plan de Reforestación asociado, indicando principalmente sitios a reforestar, especies, cantidades y fuente de riego.	
En caso de que se afecte algún forestal de la vía pública que debía ser preservado, comunicarlo inmediatamente a la Autoridad Competente y reemplazarlo con la especie y la cantidad de ejemplares que éste indique.	
La cantidad de forestales a implantar será indicada por la Autoridad de Aplicación y/o Competente. Considerar aplicar el factor de reposición fijado por la Ley de Arbolado Público y especies apropiadas (nativas, de bajo requerimiento hídrico, con servicios ambientales adecuados para el entorno urbano).	



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

MANEJO DEL ARBOLADO PÚBLICO	Ficha Técnica Nº 5
En caso de que el espacio físico no pueda contener la cantidad de forestales a reponer según el factor de reposición que se indique, deberán seleccionarse sitios en el área de influencia del proyecto, principalmente la directa para la reforestación.	
Garantizar la fuente de riego de los forestales a implantar.	
Las plantas a utilizar deberán contar con 3 años de vivero y tres metros de altura como mínimo. Se deberá prever según la época de replante que los forestales se encuentren envasados correspondientemente. En cada caso cada planta deberá contar con su tutor.	
Se deberá asegurar el mantenimiento, reposición de fallas forestales durante los 3 primeros años de finalizada la obra.	
Se deberá asegurar la aplicación de fertilizantes y el control sanitario correspondiente para un buen desarrollo de la forestación establecida y la provisión necesaria de insecticidas para el combate de las hormigas podadoras.	
El cronograma de reforestación deberá acompañar el avance de obra de manera gradual, a fin de garantizar que al finalizar la obra ya se encuentre parte de la reforestación afianzada en el terreno.	
Medidas Complementarias	
Se mantendrá un relevamiento fotográfico del área de la obra a fin de registrar el estado y cantidad de forestales en el área a intervenir.	
Sitios de implementación	
- Toda la traza a intervenir.	
Momento de aplicación	
Preservación: Continuamente durante la etapa de construcción.	
Reforestación: Al finalizar cada tramo construido.	
Responsable de la ejecución	
Preservación: Jefe de Obra / Capataz del frente de Obra. Todo el personal de obra.	
Reforestación: Municipio de Guaymallén	
Monitoreo / Vigilancia	
Realizar un monitoreo periódico de las condiciones del arbolado verificando que no se haya afectado la vegetación a causa de la obra (ej; golpes de maquinaria, corte de ramas, vertido de lavado de mixers, etc.). En caso de identificarse, implementar inmediatamente acciones correctivas y preventivas de nuevas afectaciones.	
Verificar que las acequias de riego que se construyan sean permeables.	
Verificar el avance de las tareas de reforestación acorde con el avance de las obras.	
Indicadores de cumplimiento	
Permisos de corta por tramo de obra o general, emitidos por la Autoridad correspondiente.	
Plan de Reforestación aprobado.	
Forestales no erradicados sin daños.	
Plan de Reforestación implementado al finalizar cada tramo de la obra.	



vi. Seguridad en la erradicación de forestales

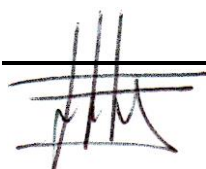
SEGURIDAD EN LA ERRADICACIÓN DE FORESTALES	Ficha Técnica N° 6
Objetivo	
Evitar daños a los bienes y prevenir algún accidente ya sea para el público que observa o para los trabajadores.	
Acciones generadoras de impactos	
- Erradicación de los forestales que interceptan la traza.	
Impactos a controlar	
- Riesgos a la seguridad pública.	
Ubicación de impactos	
- Toda la traza.	
Control	
Medidas Preventivas	
Prohibir el paso a la zona de trabajo, en cuando menos una distancia igual al doble de la altura del árbol, para ello es conveniente contar con el apoyo de la policía y del personal de tránsito (Municipio).	
Remover los estorbos que pudiera haber alrededor del área de trabajo.	
Elegir una o varias rutas de escape. Las rutas de escape deberán estar atrás o al lado de la dirección de la caída y cuando menos de 6 metros.	
Dar aviso con antelación a los frentistas residentes en el área de caída a fin de que puedan organizar sus actividades.	
Determinar la dirección en que se pretende derribar el árbol. Si la caída natural está en la dirección deseada facilitará el trabajo, sin embargo, si está en la dirección contraria se tiene que utilizar la técnica del derribo direccional, además del uso de cuñas, cables y cuerdas.	
Se efectuará primero el desrame de las ramas de menor dimensión, luego se comenzará con el troceado del tronco principal.	
Cuando los árboles sean de dimensiones mayores y/o de especies quebradizas, los mismos deberán derribarse por partes, utilizando cuerdas y cables, teniendo extrema precaución de no afectar a personas, edificios, cables u otros servicios o propiedades.	
Al derribar un árbol se deberá tener la precaución de que no existan casas o edificios en una longitud de cuando menos 5 metros más de la altura del árbol, si esto no es posible, entonces se tendrá que derribar en partes, comenzando por las ramas más delgadas hasta tener la seguridad de que no se dañará edificio alguno.	
Ante la presencia de cables de energía eléctrica, teléfono y otros es necesario desramar, comenzando por las ramas más delgadas y que no representen peligro alguno para los cables, hasta eliminar todo riesgo y poder derribar el árbol que se esté trabajando.	
No realizar tareas de derribo de forestales durante eventos de vientos fuertes / zonda.	
Cuando el árbol tenga gran cantidad de ramas se deberán cortar las ramas en partes según el tamaño y según el peligro que represente la caída de las mismas.	
Proporcionar la seguridad a los trabajadores, para ello deberá tener especial cuidado que el personal use el equipo apropiado (botas, casco, protectores de oídos, equipo de comunicación, equipo para trepar y ropa), que se tenga un botiquín de primeros auxilios, que reciban capacitación en seguridad y los pasos necesarios en caso de emergencias, además de disponer de un vehículo especial para transportar a posibles accidentados.	
El apilado del producto obtenido se hará evitando obstruir el tráfico tanto de vehículos como de peatones. Se apilará el producto obtenido de tal manera que facilite su carga, además el producto deberá ser desalojado inmediatamente a su derribo.	
El material que se extraiga deberá volcarse a los puntos verdes habilitados por la inspección para su disposición.	



SEGURIDAD EN LA ERRADICACIÓN DE FORESTALES	Ficha Técnica N° 6
Medidas Correctivas	
La extracción del tocón se deberá hacer por medios mecánicos con hoyadoras hidráulicas o trituradoras. Al culminar la extracción deberá colocarse al suelo cal viva o cualquier sustancia cáustica para evitar que nuevamente se formen raíces, en el caso de no replantar en el sitio.	
Los huecos que quedan al eliminar los tocones serán rellenados con tierra, grava, arena, piedra y los desperdicios del árbol derribado, compactándolos de tal manera que no vuelva a hacerse el hueco. En el caso de que se reponga el árbol derribado, el supervisor determinará las características que debe tener el sitio para la plantación del nuevo árbol.	
Si la eliminación del tocón puede provocar erosión, entonces los desperdicios del árbol derribado se colocarán de manera perpendicular a la pendiente, de tal forma que detenga el arrastre del suelo.	
Medidas Complementarias	
Con la finalidad de obtener algún beneficio económico de los árboles que se van a derribar, es conveniente que el derribador sepa cuál será el uso final que se le dará a la madera, de tal forma que se tenga especial cuidado en obtener la trocería tal como lo demanda el mercado, además de evitar daños a personas, bienes públicos y privados.	
Sitios de implementación	
- Toda la traza a intervenir	
Momento de aplicación	
Durante la tarea de erradicación de forestales	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra / Capataz del frente de Obra. Personal a cargo de la tarea.	
Monitoreo / Vigilancia	
El responsable de Higiene y Seguridad mediante el seguimiento continuo de la tarea. El RA verifica que se erradiquen sólo los forestales necesarios.	
Indicadores de cumplimiento	
Informe del IA indicando que se han cumplido las medidas señaladas. Ausencia de accidentes ocasionados sobre la población frentista o pasante. Ausencia de daños a infraestructura o equipamiento privado.	

vii. Gestión de residuos

GESTIÓN DE RESIDUOS	Ficha Técnica N° 7
Objetivo	
Preservar la calidad de los recursos naturales ante incorrecta disposición de residuos en el área de influencia directa del proyecto. Asegurar la correcta disposición final de los residuos generados en obra. Evitar la proliferación de vectores.	
Acciones generadoras de impactos	



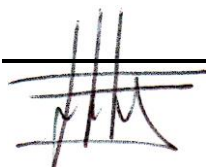
GESTIÓN DE RESIDUOS	Ficha Técnica N° 7
- Movimientos de suelo - Limpieza del área a intervenir. - Erradicación de forestales. - Actividades del personal de obra. - Instalación y operación del obrador.	
Impactos a controlar	
- Contaminación de agua y suelo. - Generación de hábitats propicios para la proliferación de vectores. - Condiciones de insalubridad en general.	
Ubicación de impactos	
- Frentes de obra. - Obrador.	
Control	
Medidas Preventivas	
Clasificar los residuos (asimilables a urbanos, peligrosos y de obra).	
En los frentes de obra colocar recipientes de acopio transitorio adecuados para cada tipo de residuo, identificados (ej.; por color) y con cartelera visible los cuáles se trasladarán al sitio de acopio permanente de residuos en el obrador el mismo día de su generación, sin mezclar. Los recipientes se trasladarán a medida que avance el frente de obra.	
Acondicionar los sitios de acopio permanente para la acumulación de residuos hasta su retiro por transportistas autorizados mediante suelo impermeabilizado, delimitación perimetral, restricción de acceso y protección ante contingencias climáticas.	
El sitio de acopio permanente deberá estar alejado de cauces o cursos de agua y cercado, para evitar el ingreso de animales con pretil de contención.	
Utilizar contenedores con tapa para la disposición de los residuos asimilables a urbanos, para evitar el ingreso de agua, animales, insectos, otros.	
A medida que se vayan generando residuos de obra deberán ir acumulándose en sectores delimitados en el frente hasta su traslado a los contenedores de 6 m ³ los cuáles se dispondrán en un sitio accesible para su retiro dentro del predio del obrador procurando no obstaculizar las calles colindantes a las obras. Otra opción es cargar los residuos de obra en un camión a medida que se vayan generando en el frente.	
Los materiales provenientes de la demolición serán extraídos, cargados, transportados y descargados ordenadamente en el lugar o lugares autorizados a tal fin y aprobados por la Inspección, tal que no afecten a terceros, a la estética del lugar y el normal escurrimiento de las aguas. La disposición final de los materiales de demolición será exclusiva responsabilidad y cargo del Contratista, salvo aquellos materiales a que se hace referencia en el párrafo que sigue.	
En caso de que se encuentren dentro de los materiales provenientes de las demoliciones elementos que, por su importancia patrimonial o valor económico, a juicio de la Inspección, se decidiera que deberán quedar en poder de la institución a cargo, podrá indicarse al Contratista, mediante Orden de la Inspección, que dichos elementos sean transportados y depositados en dependencias del solicitante.	
Limpieza de obra: la contratista no podrá dejar elementos en la vía pública una vez terminada la jornada de trabajo, debiendo realizar el transporte de los materiales a conservar por el municipio al depósito y disponiendo en vaciadero habilitado los elementos de descarte, escombros, etc.	
Capacitar al personal de obra en clasificación de residuos.	
Medidas de Mitigación	
Retirar residuos y escombros generados durante las actividades de la obra periódicamente.	



GESTIÓN DE RESIDUOS	Ficha Técnica N° 7
Disponer finalmente o enviar a tratamiento los residuos según su categoría con transportistas y operadores autorizados.	
Medidas Correctivas	
En caso de derrames accidentales, los combustibles, lubricantes, aceites, etc. deberán ser recolectados de inmediato, excavando el suelo contaminado y/o utilizando material absorbente granulado u otro similar que permita contener el posible derrame. Los residuos deberán ser enviados a tratamiento como residuos peligrosos.	
Los restos de hormigón con agua deberán ser dispuestos en sitios prefijados en donde se proceda al lavado de mixer u hormigoneras evitando su dispersión. Una vez evaporado el líquido se excavará y eliminará como residuo de obra.	
Medidas Complementarias	
Mantener los registros que demuestren el cumplimiento de las acciones de control descriptas.	
Sitios de implementación	
- Obrador - Frentes de obra	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la etapa de construcción	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra / Capataz del frente de obra.	
Personal en general	
Monitoreo / Vigilancia	
El Encargado Ambiental de la Obra deberá inspeccionar periódicamente la correcta disposición de los residuos según su naturaleza.	
Indicadores de cumplimiento	
Ausencia o presencia de residuos acumulados en zonas no habilitadas. Comprobantes de retiro de empresa transportista de residuos de obra y/o asimilables a urbanos. Permisos de disposición en escombreras o sectores habilitados (públicos y/o privados). Manifiesto ambiental de los residuos peligrosos de construcción transportados y enviados a disposición final. Registros de capacitación del personal en clasificación de residuos. Sitios de disposición de residuos acondicionados según naturaleza del residuo.	

viii. Gestión de efluentes

GESTIÓN DE EFLUENTES	Ficha Técnica N° 8
Objetivo	
Optimizar la gestión de los efluentes cloacales y derivados de las tareas de obra a fin de preservar la salud de la comunidad y la calidad el ambiente en general.	
Acciones generadoras de impactos	
- Instalación de baños químicos en frentes de obra. - Tareas de construcción y limpieza que implican el uso de agua.	
Impactos a controlar	



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

GESTIÓN DE EFLUENTES	Ficha Técnica N° 8
- Contaminación de agua y suelo. - Degradación de salubridad del entorno de obra.	
Ubicación de impactos	
- Obrador y frentes de obra	
Control	
Medidas Preventivas	
El sitio de obra contará con los equipos sanitarios mínimos para ese fin. En caso que no se pueda conectar a sistemas de evacuación de tipo tradicional (cloaca, cámara séptica, pozo negro), se deberán utilizar baños químicos.	
Los fluidos de los baños químicos serán extraídos por empresas de saneamiento habilitadas y con permiso de vuelco en red cloacal o disposición autorizada. Se deberá gestionar en forma periódica el cambio del fluido biocida para su correcto funcionamiento.	
No se deberán realizar descargas de efluentes a desagües, acequias, canales y suelo.	
Se constatará el continuo y buen funcionamiento de los baños químicos instalados en el área de trabajo, y que su descarga no se realice en ningún caso en cursos de agua o sobre el suelo. La Empresa que provea los servicios de baños químicos deberá contar con las habilitaciones correspondientes. El retiro de líquidos deberá realizarse de manera periódica. La Contratista deberá confeccionar un registro para dar cuenta de la gestión en la materia.	
El obrador, comedores y demás sitios de servicio, aglomeración y reunión, deberán poseer un sistema de recolección de efluentes cloacales que garantice que los efluentes no tengan influencia sobre el recurso hídrico, ni superficial ni subterráneo.	
Priorizar lavado de maquinarias y equipos en lavaderos autorizados. Si esto no es posible, asegurar la impermeabilización de la zona destinada al lavado, coleccionar y enviar a tratamiento los efluentes (Y9).	
Efectuar el mantenimiento de las cunetas y sumideros, que canalizan los líquidos excedentes contaminados con lubricantes o hidrocarburos, caracterizados como peligrosos.	
Verificar que se efectúe la extracción periódica y segura de los líquidos del sumidero para ser llevados al tanque auxiliar (con Normas API), en la playa de combustibles, para su posterior tratamiento como residuos peligrosos.	
Todos los restos de limpieza de elementos de transporte y vertido de hormigones, deberán ser lavados en piletas adecuadas, controlando que dichos residuos no contaminen el suelo. Tampoco deberán contaminar cauce alguno. La limpieza deberá realizarse localizadamente en un sitio especialmente diseñado para ello.	
Establecer un protocolo de limpieza previo al lavado, es importante que se efectúe una limpieza en seco (mediante raspado), de manera que se eliminen gran parte de los sólidos que quedan acumulados y se reduzca así el volumen de agua necesario y la contaminación.	
Para herramientas y equipamiento menor, en caso de efectuar esa limpieza en la obra, debe establecer un procedimiento en el cual se establezcan el lugar y el modo de efectuar dicha limpieza.	
Prohibir la limpieza y/o lavado de vehículos y demás equipos, en cercanías de cursos y cuerpos de agua superficial permanentes y/o temporales. Destinar sitios para tal fin, promover la evaporación del líquido y disponer los sólidos resultantes como residuo de obra o, en su defecto, enviar los vehículos y maquinarias a lavaderos habilitados con sistema de tratamiento de efluentes.	
Para la defensa contra avenidas de aguas superficiales se construirán zanjas de guardia, ataguías, tajamares o terraplenes.	
Medidas Correctivas	
Al momento del cierre de la obra, en el caso que se construyan pozos absorbentes y cámaras sépticas, se deben cegar.	
Sitios de implementación	
- Obrador y frentes de obra	
Momento de aplicación	

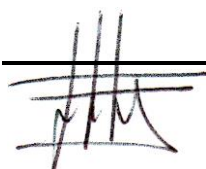


IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

GESTIÓN DE EFLUENTES	Ficha Técnica N° 8
Continuamente durante la etapa de construcción	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra	
Monitoreo / Vigilancia	
Inspecciones periódicas del RA de la Obra	
Indicadores de cumplimiento	
Informe del IA indicando la implementación de las medidas.	
Ausencia de olores.	
Ausencia de evidencia de contaminación de agua y suelo por efluentes de obra y/o cloacal.	

ix. Almacenamiento y uso de sustancias peligrosas

ALMACENAMIENTO Y USO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS	Ficha Técnica N° 9
Objetivo	
Evitar y controlar la contaminación y la generación de emergencias relacionadas con el almacenamiento y uso de sustancias peligrosas durante la construcción.	
Acciones generadoras de impactos	
- Almacenamiento y uso de sustancias peligrosas. - Generación y almacenamiento de residuos peligrosos.	
Impactos a controlar	
- Contaminación del agua y del suelo. - Generación de emergencias tecnológicas (derrames, incendios).	
Ubicación de impactos	
- Obrador - Frentes de Obra	
Control	
Medidas Preventivas	
Concientización al personal sobre la importancia y peligrosidad que existe al manipular este tipo de sustancias, así como el uso correcto de estas sustancias.	
El personal del lugar deberá estar entrenado en el manejo seguro de todos los productos (por ejemplo, inflamables, combustibles, reactivos), así como en procedimientos apropiados para derrames y/o acciones de respuesta a emergencias.	



ALMACENAMIENTO Y USO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS	Ficha Técnica N° 9
Disponer de un sitio cerrado, para el almacenamiento de sustancias peligrosas. Deberá: - Asegurar que todos los productos y materiales estén almacenados de una manera ordenada y segura para así minimizar los riesgos de derrames o accidentes. - Disponer las sustancias en áreas separadas cuando éstas sean incompatibles. - Estar protegido de los efectos del clima (insolación, viento zonda, inundaciones, tormentas, granizo, otras contingencias climáticas). - Sistema de ventilación para asegurar que los vapores peligrosos o inflamables no alcancen niveles de riesgo. - Ser techados. - Tener pisos, impermeables y resistentes química y estructuralmente que no absorban ni reaccionen frente a fluidos derramados o fugados. - No tener conexiones a la red de drenaje (natural o artificial). - Poseer sistema de recolección de derrames. - Los "absorbentes" comerciales deberán estar al alcance del área del depósito de materiales para contener y recoger cualquier líquido derramado. - Permitir la correcta circulación de operarios y del equipamiento de carga. - El acceso será restringido, pudiendo ingresar sólo personal autorizado. - Alrededor del perímetro de las instalaciones deberá colocarse un peldaño evitar que cualquier derrame pueda salir de las instalaciones y alcanzar desagües (naturales o artificiales).	
Se deberán almacenar sólo las cantidades de productos y químicos requeridos. Es conveniente evitar los grandes inventarios de productos que pueden tomar largos períodos para ser usados o trasladados del lugar.	
Colocación de cartelera: el sitio de almacenamiento de sustancias peligrosas deberá estar señalizado de manera adecuada en todas las paredes exteriores, como advertencia a cualquier persona que se acerque. La cartelera deberá indicar: - PELIGRO, almacenamiento de sustancias peligrosas. - PROHIBIDO fumar, comer o beber dentro del sitio. - PROHIBIDO el ingreso a personas ajenas al establecimiento. - PROHIBIDO el ingreso sin elementos de seguridad personal. - EVITAR realizar trabajos que produzcan chispas o que generen calor (esmerilar, soldar, amolar, fumar etc.) en las cercanías.	
Todos los contenedores de las sustancias dentro del área de almacenaje deberán contar con embalajes adecuados y estar claramente etiquetados según sus contenidos y con las advertencias de peligro necesarias.	
Todos los productos almacenados en las instalaciones deberán tener hojas de información de seguridad para materiales (MSDS en inglés) o información equivalente de seguridad y aspectos ambientales. Esta información es básica si ocurre un derrame o accidente y deben estar al alcance de los operarios que estén en contacto con las mismas.	
Disponer de Plan de Contingencias y capacitar al personal acerca de su efectiva implementación en caso de derrames, incendios y cualquier otra situación de emergencia que involucre sustancias peligrosas.	
Medidas Correctivas	
En caso de derrames accidentales, los combustibles, lubricantes, aceites, etc. deberán ser recolectados de inmediato, para lo cual se deberá excavar el suelo contaminado y/o disponer de material absorbente granulado u otro similar que permita contener el posible derrame. Los residuos deberán ser enviados a tratamiento como residuos peligrosos.	
Sitios de implementación	
- Sitios de almacenamiento de residuos, pañol, depósitos de sustancias peligrosas.	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la etapa de construcción	

ALMACENAMIENTO Y USO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS	Ficha Técnica N° 9
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra, Capataz del frente de obra, personal encargado de depósitos de sustancias y residuos peligrosos.	
Monitoreo / Vigilancia	
Inspecciones Ambientales periódicas.	
Indicadores de cumplimiento	
Informes del IA evidenciando la correcta implementación de las medidas. Ausencia de emergencias tecnológicas que involucren sustancias y residuos peligrosos. Ausencia de contaminación de agua y suelo por sustancias y residuos peligrosos. Preservación del estado de los recipientes de residuos y sustancias peligrosas y de su señalización. Infraestructura y recursos materiales adecuados para un correcto almacenamiento y uso de sustancias peligrosas. Registro de capacitación del personal de obra. La empresa ha elaborado, implementado y capacitado al personal en el Plan de Contingencia y los planes de emergencia correspondientes a las posibles situaciones de riesgo.	

x. Almacenamiento y aprovisionamiento de combustibles

ALMACENAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLES	Ficha Técnica N° 10
Objetivo	
Prevenir afectaciones al entorno de la obra a causa del aprovisionamiento y almacenamiento de combustible de obra.	
Promover el uso eficiente de los recursos necesarios para la construcción de la obra.	
Acciones generadoras de impactos	
- Aprovisionamiento de maquinarias y vehículos con combustibles. - Almacenamiento de combustible.	
Impactos a controlar	
- Contaminación de agua y suelo. - Emergencias tecnológicas (derrames mayores, incendio).	
Ubicación de impactos	
- Obrador (si se hace uso de Tanque de combustible) - Frentes de obra.	
Control	
Medidas Preventivas	

ALMACENAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLES	Ficha Técnica N° 10
En caso de utilizarse los tanques de expendio interno de combustible se deberá:	
- Construir un Muro de Contención o Reservoirio Principal con un volumen idéntico al del tanque más un 10 % de su volumen. En caso de instalar varios tanques, el reservorio principal tendrá el volumen del tanque mayor más un 10 %. - En el sector de carga y descarga de combustible se deberá construir una platea de hormigón, con canaleta perimetral que recolecte los líquidos a una cámara estanca con tapa de inspección. - Construir en el interior/exterior del recinto una cámara, donde se almacenarán los derrames de combustibles o líquidos contaminados con combustibles hasta que sean retirados por un transportista de residuos peligrosos. - Disponer de baldes con áridos absorbentes u otro material para contener derrames. - Disponer de extintores acordes a la sustancia contenida. - Una vez montadas las estructuras de almacenamiento de combustible solicitar una inspección por parte de la Secretaría de Energía (SE) a través de sus auditores. Obtener la habilitación y Certificado de la SE. - Los tanques de combustibles deben cumplir con las normativas correspondientes controlando: estanqueidad, hermeticidad, espesores y seguridad. - Conectar a tierra todas las instalaciones. - Colocar cartelera y señalización preventiva correspondiente a las características de las sustancias y a las actividades operativas que se realicen en el predio y cartelera con letra clara y visible indicando los teléfonos de emergencia para acudir en caso de accidente o contingencia.	
Capacitar al personal.	
El tanque de almacenamiento deberá estar alejado de cauces o cursos de agua.	
La zona de carga y descarga de combustible se impermeabilizará con piso de hormigón, con canaletas y pileta colectora de derrames. La pileta debe mantenerse limpia y con la capacidad de almacenamiento disponible.	
En caso de no utilizarse tanque de almacenamiento de combustible y hacer uso de camión de reparto de combustibles y lubricantes:	
- El camión de reparto de combustibles a los equipos de obra se abastecerá de estaciones de servicio comerciales. Luego comenzará el reparto en el parque automotor en obra y en obrador. - El camión deberá contar con todas las medidas de seguridad: identificación del producto transportado, capacidad (m³), código de producto, códigos de peligrosidad, venteo con cuello de cisne, válvula de corte general sin pérdidas, extintores de incendio aptos para el uso, mangueras de carga y descarga en buen estado, limpias, sin pérdidas, surtidor sin pérdidas. - El camión cumplirá la Ley de Tránsito 6082 en lo referido a luces, balizas, cintas reflectivas, licencias de conducir. - La descarga de combustible se realizará cuidando de no producir derrames al suelo, para lo cual se colocarán bandejas antiderrames debajo del sector de descarga.	
Evitar dejar en funcionamiento maquinarias y vehículos mientras no estén en uso por un operador.	
Medidas de Mitigación	
Deberán llevarse cuidadosos controles de consumo de combustible necesario para las diferentes actividades constructivas. Los volúmenes de agua consumidos deberán registrarse adecuadamente, supervisado por la Inspección de Obra.	
Medidas Correctivas	
En caso de derrames accidentales, los combustibles, lubricantes, aceites, etc. deberán ser recolectados de inmediato, para lo cual se deberá excavar el suelo contaminado y/o disponer de material absorbente granulado u otro similar que permita contener el posible derrame. Los residuos deberán ser enviados a tratamiento como residuos peligrosos.	
Sitios de implementación	
- Obrador: Tanque aéreo de combustible. - Frentes de obra.	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la etapa de construcción	

ALMACENAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLES	Ficha Técnica N° 10
Responsable de la ejecución	
Jefe de la Obra	
Monitoreo / Vigilancia	
Inspecciones Ambientales periódicas realizadas por el RA.	
Indicadores de cumplimiento	
Informes del IA señalando la existencia de recursos e implementación de medidas. Ausencia de contaminación de agua y suelo por combustibles. Infraestructura y recursos materiales adecuados. Registro de capacitación del personal de obra. Registro de Auditorías del Tanque de Combustible aprobadas.	

xi. Maquinarias y vehículos de obra

MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS DE OBRA	Ficha Técnica N° 11
Objetivo	
Mitigar los efectos relacionados con la presencia, mantenimiento y movimientos de maquinarias y vehículos de obra.	
Acciones generadoras de impactos	
- Mantenimiento de maquinarias y vehículos. - Tránsito de máquinas y vehículos de obra. - Transporte de insumos y materiales de construcción - Transporte de personal	
Impactos a controlar	
- Contaminación de agua y suelo. - Accidentes viales y hacia el público. - Degradación de calles colindantes. - Polvo en suspensión y gases contaminantes - Ruidos molestos - Accidentes.	
Ubicación de impactos	
- Obrador y frentes de obra	
Control	
Medidas Preventivas	
El mantenimiento del tránsito deberá responder a las características técnicas que hagan posible el paso, en cualquier tiempo y circunstancia, de toda clase de vehículos, debiendo reunir las condiciones de continuidad y seguridad necesarias. Cuando se requiera efectuar un desvío de tránsito, el Contratista está obligado a presentar a la Supervisión, con una anticipación mínima de siete (7) días hábiles a la iniciación de los trabajos, un plan de desvíos para el tránsito, el que deberá reunir las condiciones de seguridad necesarias para el desplazamiento del tránsito y guardar coherencia con el plan de trabajos respectivo.	



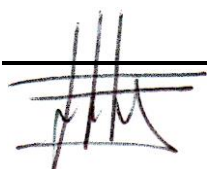
MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS DE OBRA	Ficha Técnica Nº 11
El Contratista deberá habilitar los desvíos del tránsito durante la ejecución de los trabajos en la calzada principal, debiendo cumplir con la norma IRAM 3963 – PREVENCIÓN DE ACCIDENTES – Señalización Transitoria para Obras en la Vía Pública, Rutas o Caminos y la siguiente publicación en la página de la DNV: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/esquemas_senalamiento07-05-19.pdf	
No se permitirá el empleo de equipos y maquinarias que no operen correctamente, y que tengan un nivel de emisión de ruido y/o gases de escape por combustión por encima de los niveles permisibles.	
Las operaciones de lavado, reaprovisionamiento de combustible, cambios de aceite, etc., se realizarán solamente en los sectores destinados a tal fin y con las contenciones adecuadas. Preferentemente se realizarán en talleres especializados y habilitados externos a la obra.	
El área de mantenimiento se impermeabilizará con piso de hormigón.	
Los trabajos de mantenimiento se realizarán cuidando de no producir derrames al suelo, para lo cual se colocarán bandejas antiderrames debajo del vehículo o maquinaria en mantenimiento.	
Se utilizarán "absorbentes" comerciales deberán estar al alcance del área del personal de mantenimiento para contener y recoger cualquier líquido derramado.	
Contratar servicios que cuenten con choferes profesionales capacitados en manejo defensivo y transporte de sustancias y residuos peligrosos.	
Señalizar, con carteles que adviertan que aumenta el tránsito de obra del área principalmente en colindancias al ingreso y egreso del obrador y en los frentes de obra.	



IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS DE OBRA	Ficha Técnica N° 11
Durante la realización de las tareas se deberá señalizar convenientemente la zona de trabajo para dar seguridad al tránsito automotor y peatonal.	
Se deberá señalizar todos los sectores de obra con carteles legibles que indiquen áreas de trabajo, obradores, sectores de acceso restringido, tránsito de maquinarias pesada, encintado de zanjas, etc.	
Uso de señalización preventiva, advertencias y prohibiciones:	
DESVÍOS DE TRÁNSITO: atendiendo a la seguridad de empleados de la EMPRESA y la comunidad involucrada en la zona de influencia de la obra, se deberá disponer de vallados, carteles, conos, indicadores, etc., que marquen claramente la presencia de un desvío	
SEÑALIZACIÓN PREVENTIVA, ADVERTENCIAS Y PROHIBICIONES: Asignar banderilleros en cantidad suficiente, provistos de conos, cascos, calzado de seguridad, gafas, ropa y/o chaleco reflectivo, banderas rojas y radio, para coordinar el tránsito.	
DISPOSITIVOS FIJOS	
- CARTELES REFLECTANTES: presentan directivas que debe acatar el conductor. - VALLAS REFLECTANTES: indicadoras de cambios de dirección de tránsito. - CONOS REFLECTANTES: Utilizables en tareas de corta duración y de bajo riesgo que no justifiquen instalación de barreras. - TAMBORES REFLECTANTES: Podrán ser tambor metálico estándares del mercado, los que deberán pintarse a modo de cumplir como dispositivo fijo. La pintura debe ser de color naranja y deberán tener aplicadas tres bandas de material reflectante. - BARRERAS PORTÁTILES REFLECTANTES: Para canalización vehicular.	
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	
Nota: No se podrá iluminar con elementos abastecidos por combustibles líquidos de cualquier tipo.	
- REFLECTORES: para iluminación de zonas de trabajo en horarios nocturnos. - LÁMPARAS DE ENCENDIDO ELÉCTRICO CONTINUO: Para indicar obstrucciones, peligros o delinear la calzada en zonas en construcción. - LUCES INTERMITENTES ELÉCTRICAS: Para indicación de peligro.	
DISPOSITIVOS GENERALES	
- Los equipos que la EMPRESA utilice para la ejecución de trabajos, deberán estar debidamente señalizados. - Se prohíbe el estacionamiento de elementos, equipos o materiales durante las 24 horas en zonas de calzada, banquina o camino, en las zonas que pudieran significar peligro para el tránsito vehicular. - La EMPRESA mantendrá la totalidad de los carteles, dispositivos y elementos previstos en perfecto estado de funcionamiento. - Cuando la zona de obra esté afectada por niebla se reforzará la señalización luminosa aumentando el número de elementos o colocando faros rompeniebla.	
En todos los casos la EMPRESA podrá incorporar dispositivos o elementos de tecnología superior u otros esquemas de señalización para mejorar las condiciones de seguridad que requiera cada caso.	
Para permitir la circulación sin riesgos a personas, animales y/o vehículos, cubrir con planchas de acero las zanjas de hasta 1,20m de ancho y que por el tipo de obras permanezcan abiertas.	
Delimitar los sitios para la circulación de personas, con cadenas, cintas de peligro, tambores o conos.	
Se deberá evitar el ingreso de personas no autorizadas al área de obra.	
Respetar normativa de carga por ejes.	
Revisión técnica y mecánica de los vehículos y maquinaria de forma periódica.	
Estacionamiento de vehículos y maquinarias en sitios impermeabilizados.	
Se deberá cubrir la carga transportada en forma adecuada por medio de carpa o tela media sombra, de modo de no incrementar la suspensión de partículas de polvo hacia la atmósfera.	
Los camiones deberán mantener en buen estado su carrocería y respetar las alturas de carga, a efectos de evitar pérdidas de material en el recorrido.	



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS DE OBRA	Ficha Técnica N° 11
Se deberá humectar periódicamente el terreno cuando sea necesario para mitigar efectos derivados del polvo en suspensión durante la etapa de construcción, especialmente por el tránsito de maquinarias y vehículos de la obra.	
No se lavarán los vehículos dentro de cauces de agua y se evitará que las aguas residuales de la limpieza de vehículos contaminen cursos de agua y el suelo.	
Se instruirá sobre velocidades máximas de tránsito dentro del obrador y en sectores de frente de obra, según el tipo de camino y accesos, tipos de vehículos y riesgos potenciales.	
Medidas Correctivas	
Los residuos generados durante tareas de mantenimiento, que estén contaminados con hidrocarburos, deberán ser gestionados como residuo peligroso. Asimismo, el suelo contaminado por derrames de hidrocarburos.	
En caso de afectar calles colindantes se procederá a su corrección inmediata previo acuerdo con la Autoridad Municipal y/o Vial.	
Sitios de implementación	
- Obrador y frentes de obra	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la construcción de la obra	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra. Capataz del frente de Obra. Choferes y operadores de maquinarias.	
Monitoreo / Vigilancia	
Inspecciones Ambientales periódicas del RA. Revisar que la cartelería esté bien ubicada y en buenas condiciones. Revisar la velocidad, horario y ruta de los vehículos de obra.	
Indicadores de cumplimiento	
Plan de desvío presentado por la empresa constructora aprobado por la Inspección de la Obra. Informe del IA señalando el cumplimiento de las medidas. Relevamiento fotográfico de la señalización. Ausencia de quejas de las autoridades y vecinos. Ausencia de accidentes viales, personales y con animales. Ausencia de emergencias ambientales derivadas de accidentes viales. Mantenimiento de integridad de calles colindantes.	

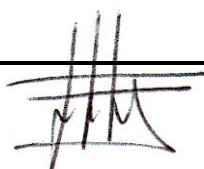
xii. Procedimiento de Hallazgo Fortuito - Preservación del patrimonio cultural físico

PROCEDIMIENTO DE HALLAZGO FORTUITO - PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FÍSICO	Ficha Técnica N° 12
Objetivo	
Resguardar el patrimonio cultural que pudiera existir en el Área Operativa de acciones que pudieran derivar en su destrucción o robo de objetos.	
Acciones generadoras de impactos	

PROCEDIMIENTO DE HALLAZGO FORTUITO - PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FÍSICO	Ficha Técnica N° 12
- Movimiento de suelos - Conducta del personal	
Impactos a controlar	
- Afectación del patrimonio cultural físico	
Ubicación de impactos	
- Frentes de obra	
Control	
Medidas Preventivas	
Todo movimiento, extracción de material o hallazgo fortuito que ponga en riesgo bienes de patrimonio cultural deberá ser informado a la autoridad de aplicación provincial conforme al art 7, Anexo 1 Dec. Regl. 1.882/09 de la Ley de Patrimonio Cultural. Capacitar al personal en el procedimiento a seguir en caso de hallazgos de material arqueológico o de otro tipo. Se recomienda que el capacitador sea personal idóneo. Cualquier persona que por algún motivo descubra materiales arqueológicos o paleontológicos en forma casual, durante la Etapa de Construcción, deberá dar aviso al Director de la obra y este al Responsable Ambiental de la Obra, quien actuará según lo establece la legislación. Ante un eventual accidente con restos arqueológicos y paleontológicos, se frenará la obra y se dará aviso a la Autoridad de Aplicación esperando instrucciones de la misma. Dirección de Patrimonio Cultural y Museos. Horario de Atención: lunes a viernes de 8 a 13 horas. Dirección: Av. San Martín 20/22, Ciudad de Mendoza. Teléfono: (0261) 4241347. Correo electrónico: patrimonio@mendoza.gov.ar	
Medidas de Mitigación	
Ante un hallazgo se debe detener la acción de la maquinaria y delimitar colocando vigilancia para su resguardo. Proceder al rescate de los ítems artefactuales distribuidos en el predio y a su registro detallado por parte de personal idóneo. Proceder a evaluar objetivamente el grado de alteración real y potencial de los sitios que se vean afectados por los trabajos, dependiendo de la importancia de los hallazgos por parte de personal idóneo.	
Sitios de implementación	
- Frentes de obra	
Momento de aplicación	
Previo y durante la etapa de construcción de la obra. Especialmente durante tareas de movimiento de suelos.	
Responsable de la ejecución	
Operarios maquinaria de movimiento de suelos. Capataz de obra.	
Monitoreo / Vigilancia	
El RA inspeccionará y estará atento ante un posible hallazgo.	
Indicadores de cumplimiento	
Registros de capacitación u otra evidencia de instrucción del personal en procedimiento de hallazgo fortuito. En caso de algún hallazgo se duplicará y guardará la información presentada ante la Autoridad de Aplicación y registro fotográfico y otros.	

xiii. Información y Comunicación con la comunidad

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN CON LA COMUNIDAD		Ficha Técnica N° 13
Objetivo		
Prevenir conflictos con la comunidad local por efectos no deseados, consecuencia del desarrollo de las obras y por la posible afectación a propiedades, a actividades económicas, estilo y calidad de vida de las personas.		
Acciones generadoras de impactos		
- Obras civiles en general - Comportamiento del personal de obra - Desvíos de tránsito - Trabajos en media calzada		
Impactos a controlar		
- Molestias a la población por ruidos, desvíos de tránsito. - Daños / robo, etc. de activos. - Afectación de infraestructura y servicios públicos relacionada con los pobladores locales. - Afectación no prevista a la población del área de influencia de la obra.		
Ubicación de impactos		
- Obrador y frentes de obra		
Control		
Medidas Preventivas		



INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN CON LA COMUNIDAD	Ficha Técnica N° 13
Comunicación de inicio y alcance de la obra Se deberá notificar a las Autoridades sobre el inicio de la obra, cronograma previsto y avances. Mantener una comunicación y notificación permanente a las autoridades, superficiarios y pobladores locales respecto de las tareas que se van a desarrollar, con suficiente antelación para que ellos puedan organizar sus actividades en caso de ser necesario. El Contratista deberá informar oportuna y convenientemente, con un lenguaje accesible y claro, a la comunidad local y a los pobladores asentados a lo largo del tramo a intervenir y alrededores, acerca de los alcances, objetivos y duración de las obras a realizar. Los canales institucionales serán carta, fax, e-mail, folletería, y los canales públicos periódicos y radios locales, además de talleres y/o reuniones con la población local, para notificar de aquellas acciones que requieran de una difusión amplia, como calendario de obras, tareas más significativas, avisos de desvíos, corte de servicios, etc. La información pertinente que deberá ser comunicada contemplará los siguientes aspectos: - Tipo de obra, plazo de ejecución, etapas programadas y duración de cada etapa, horarios de trabajo, etc. - Características generales del proyecto, los principales impactos ambientales y las medidas de mitigación y plan de gestión. Programa de manejo de: tránsito particular y transporte de pasajeros y cargas. - Planes de Contingencia, excavaciones y todos aquellos trabajos que revistan peligro para bienes o personas. - Modalidad del servicio de información al usuario que se pondrá a disposición durante la etapa de construcción. - Se ofrecerá información sobre el interlocutor a definir para la etapa constructiva y los canales para la recepción y atención de quejas, consultas y/o reclamos. La convocatoria para las reuniones informativas de la población directamente afectada deberá realizarse con una anticipación de 15 días hábiles y se hará por escrito al domicilio de los residentes locales. Comunicación interrupción temporal de accesos a frentistas Al menos con una antelación de 15 días, deberán informarse a los frentistas que serán afectados por interrupciones temporales hacia sus viviendas / negocios o a la Autoridades de instituciones educativas, bomberos y establecimientos de salud. Se deberán informar cómo se garantizarán los accesos, el plazo de la intervención puntual sobre su frente y, se recepcionarán sugerencias de los frentistas. Además se les informarán los canales de comunicación ante algún reclamo.	
Medidas de Mitigación	
Mecanismo de resolución de consultas y reclamos El Contratista deberá habilitar un registro de consultas, denuncias y reclamos recibidos, para poder establecer comunicación con la comunidad. Toda consulta, queja o reclamo deberá ser contestado a la mayor brevedad posible a través del mismo canal por donde fue recibida por el Responsable designado. El sistema de comunicación a implementar debe permitir informar a los interesados y al mismo tiempo recibir cualquier requerimiento, sugerencia o inquietud por parte de la comunidad y/o las autoridades de aplicación. (Página web del proyecto, Líneas 0800, Libro de novedades en el obrador, e-mail). Se deberá documentar el proceso de comunicación en forma fehaciente haciendo uso de, por ejemplo, un formulario de consulta/reclamo que permita registrar las denuncias de la comunidad, las soluciones planteadas a las mismas y la conformidad o no del que hizo el reclamo/consulta. Utilizar las oficinas de la Inspección o de Delegaciones Municipales para recibir los reclamos, consultas, sugerencias e inquietudes de la población en general y de los beneficiarios del proyecto. La oficina y el proyecto se promoverán a través de folletería, cartelería, otros. En los carteles de la obra, en donde conste el proyecto y el organismo proponente deben figurar los datos de a dónde dirigir las consultas y los reclamos, el nombre del RA/IA y el teléfono de contacto.	



MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN CON LA COMUNIDAD	Ficha Técnica N° 13
Cuando el reclamo se relacione con la producción de algún daño, la Empresa será la única responsable de tal circunstancia y quedará obligada a sus reparaciones. Es obligatorio que la empresa genere un archivo fotográfico o de otro nivel, por cada frentista que permita aclarar el estado del espacio público frente a cada domicilio antes del inicio de obra el vecino (Requisito del pliego).	
Sitios de implementación	
- Obrador y frentes de obra. - Área de influencia de la obra	
Momento de aplicación	
Continuamente durante la etapa de construcción	
Responsable de la ejecución	
RA y Jefe de Obra Inspección de Obra (si excede el ámbito de resolución de la contratista)	
Monitoreo / Vigilancia	
Informe del IA describiendo el proceso de comunicación y resolución de conflictos asociada a la obra	
Indicadores de cumplimiento	
Registro de reclamos con firma de conformidad con la respuesta dada de la persona que interpuso la queja/reclamo/consulta. Acta de reuniones con firma de asistentes. Registro de avisos particulares a frentistas. Folletería/cartelería informativa. Constitución de oficina de mecanismo de comunicación y resolución de reclamos. Registro de reclamos (recepción y resolución con conformidad del que realiza el reclamo).	

xiv. Seguridad Pública y Mantenimiento de transitabilidad y accesibilidad

SEGURIDAD PÚBLICA Y MANTENIMIENTO DE TRANSITABILIDAD Y ACCESIBILIDAD	Ficha Técnica N° 14
Objetivo	
- Mantener condiciones seguras en el sitio de las obras para la circulación vehicular y peatonal del público. - Mantener la accesibilidad hacia equipamiento social localizado a lo largo de la ruta o en sitios colindantes que requieran de esta arteria para acceder. - Mantener la transitabilidad en el sitio de obra y/o en el área de influencia del proyecto. - Evitar la creación de riesgos a los transeúntes y asistentes a los establecimientos de equipamiento social en el área de influencia del proyecto	
Acciones generadoras de impactos	
- Obra en general - Movimiento de suelos - Zanjas - Desvíos de tránsito	
Impactos a controlar	
- Riesgo a la seguridad pública. - Reducción de accesibilidad a equipamiento comunitario. - Posible perjuicio a la actividad comercial y de servicio.	

IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

SEGURIDAD PÚBLICA Y MANTENIMIENTO DE TRANSITABILIDAD Y ACCESIBILIDAD	Ficha Técnica N° 14
Ubicación de impactos	
- Frentes de obra	
Control	
Medidas Preventivas	
Se implementará un Plan de Comunicación de manera anticipada.	
La empresa adjudicada deberá realizar antes del inicio de cada etapa el estudio de tránsito origen destino y recomendar los desvíos necesarios para el flujo histórico de tránsito, previendo un plan de señalización que efectivice los desvíos propuestos.	
La Empresa Adjudicataria deberá elaborar un plan de trabajos que contemple la circulación vehicular mínima con ½ trocha o desvío por espacios de banquina en tierra, existentes. No se podrá cortar nunca en forma completa las calles transversales.	
La Empresa deberá contar con la cantidad de banderilleros necesarios para que la circulación sea lo más fluida posible, fundamentalmente para los desvíos a otras arterias aledañas. Los trámites ante la Secretaría de Servicios Públicos para ordenar el desvío del transporte público de pasajeros y ante la Empresa Provincial de Transporte los realizará el contratista.	
Se deberá contar con un mínimo de un cartel cada 20 mts en toda la extensión en donde se realicen los trabajos con indicaciones sobre los desvíos, velocidad reducida, máquinas trabajando, etc. La señalización debe permanecer tanto durante el día como en la noche. Se debe prever señalización que anticipe la obra, ya que en ese sector se produce una reducción importante de la calzada con la circulación de una gran cantidad de vehículos por hora.	
Principalmente se deberán implementar las medidas preventivas de seguridad en la vía pública se regirán mediante la implementación de los requisitos normados en el Dec. 911/96 de Higiene y Seguridad en el Trabajo para la industria de la construcción.	
Como acción de importancia la señalización y delimitación de vías seguras de circulación peatonal en el área de obra.	
Señalización y colocación de barreras para evitar caídas en zanjas abiertas. Se debe colocar tela media sombra en toda la extensión donde haya zanjas a cielo abierto.	
Comunicación de avances de obra con los responsables de las instituciones de servicio educativo/salud/seguridad con antelación a fin de que puedan planificar acciones en cuanto a atención de emergencias u otra acción ante potenciales afectaciones de la obra hacia el normal servicio brindados en este establecimiento.	
Coordinación con el Transporte Público para planificar posibles alteraciones de recorrido, así como la correcta comunicación de estas acciones hacia los usuarios.	
Mantener puentes de ingreso/egreso de establecimientos de servicios en condiciones seguras para su uso.	
Del informe de aceptabilidad social se mencionan calles de preferencia por los usuarios de la RN7 para evadir las obras sobre la RN7, por lo que será necesario en esas calles prever mejoras (bacheo, señalización, sincronización de semáforos) y cambios temporales como el uso de doble mano en laterales o habilitación de carriles exclusivos. Las calles Bandera de los Andes, Adolfo Calle y Elpidio González concentran la mayoría de las menciones, lo que indica que la población las percibe como las alternativas más viables para absorber el tránsito.	
Medidas de mitigación	
El Contratista deberá disponer permanentemente en el lugar de los trabajos, personal de vigilancia y los elementos que sean necesarios para auxiliar a los vehículos que queden imposibilitados de seguir viaje como consecuencia de los inconvenientes producidos a raíz de estos trabajos.	
El Contratista deberá dejar el terreno limpio y nivelado, reponiendo cualquier elemento existente con anterioridad a la obra que hubiera sido removido o se hubiera deteriorado como consecuencia de los trabajos.	
Dentro del lapso de utilización de los desvíos, el Contratista está obligado a reparar los deterioros producidos en las calles que se utilicen, con el mismo material con el que están construidas y de acuerdo a las especificaciones vigentes en la Dirección Nacional de Vialidad.	
Sitios de implementación	

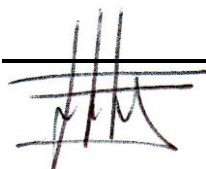


IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

SEGURIDAD PÚBLICA Y MANTENIMIENTO DE TRANSITABILIDAD Y ACCESIBILIDAD	Ficha Técnica N° 14
- Frentes de obra	
Momento de aplicación	
Durante toda la construcción de la obra.	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra. Capataz de obra. Responsable de Higiene y Seguridad.	
Monitoreo / Vigilancia	
El RA inspeccionará que se cumplan las medidas de esta ficha.	
Indicadores de cumplimiento	
Informes del IA confirmando la implementación de las medidas.	

xv. Restauraciones posteriores a la finalización de la obra civil

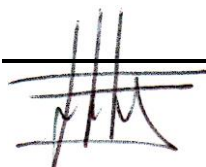
RESTAURACIONES POSTERIORES A LA FINALIZACIÓN DE LA OBRA CIVIL	Ficha Técnica N° 15
Objetivo	
Restablecer las condiciones ambientales y paisajísticas del sitio afectado por la obra a una condición lo más cercana posible a la situación previa, sin proyecto.	
Acciones generadoras de impactos	
- Operación del obrador - Acumulación de residuos de obra - Movimiento de suelos - Desmonte - Eliminación de forestales - Demolición y generación de escombros - Traslado de intersecciones - Afectaciones accidentales	
Impactos a controlar	
- Eliminación de la vegetación - Compactación y erosión del suelo - Afectación del paisaje - Afectación de puentes, alcantarillas u otro tipo de infraestructura en las inmediaciones de la traza	
Ubicación de impactos	
- Área Operativa	
Control	
Medidas Correctivas	
Finalizada la obra, los lugares donde se realicen las tareas deberán quedar en condiciones ambientalmente aptas.	
Retiro y disposición final en sitio autorizado de residuos orgánicos.	



RESTAURACIONES POSTERIORES A LA FINALIZACIÓN DE LA OBRA CIVIL	Ficha Técnica N° 15
Retiro de escombros y restos de hormigón y presentación de certificados de disposición emitidos por escombreras (m³ dispuestos).	
Retiro de suelo contaminado con hidrocarburo, colocación en recipientes apropiados.	
Acopio de otras corrientes de residuos peligrosos del AO (Y48, Y12, Y8, Y9) y acumulación en obrador hasta su retiro.	
Retiro de los residuos peligrosos por transportista habilitado. Presentación de manifiesto de transporte y de disposición final.	
Retirar y gestionar residuos sanitarios (efluentes de baños químicos y/ fosas sépticas). Retiro de efluentes cloacales por parte de transportista autorizado. Presentación de constancia de habilitación como de disposición en punto de vuelco autorizado	
Realización de tareas generales de limpieza en obrador y área de obra.	
Retiro de materiales, carteles y recipientes presentes en obrador y área de obra.	
Se deberán escarificar los suelos de los sitios compactados que no se destinen a circulación para el mantenimiento de la obra de forma perpendicular a los vientos predominantes de la zona.	
Si por cuestiones accidentales, se hubiese afectado de manera no prevista infraestructura privada o pública fuera del área de obra, deberá ser reconstruida.	
Todo aquel reclamo relacionado con la reposición o reconstrucción de bienes, servicios, comunicaciones, infraestructura, etc., deberá ser respondido en consenso previo al abandono del sitio de obra por parte de la contratista.	
Al momento del cierre las tareas de reforestación deberán haber sido completadas incluido el sistema de riego de los forestales.	
Considerar la cobertura verde de las laderas de los terraplenes.	
Los espacios en donde se demuela infraestructura vial actual y que no contengan obra civil nueva, deberá recibir un tratamiento paisajístico de estos sectores sin vegetación que mitigue los cambios en el actual espacio verde.	
Sitios de implementación	
- Área Operativa	
Momento de aplicación	
Cierre de la obra	
Responsable de la ejecución	
Jefe de Obra	
Monitoreo / Vigilancia	
Inspecciones del RA verificando la ejecución de las actividades de la ficha.	
Indicadores de cumplimiento	
Comprobantes de retiro y disposición final de residuos.	
Cierre de reclamos.	
Reconstrucción de obras y servicios afectados.	

xvi. Pautas mínimas del Plan de Contingencias

Disponer de Plan de Contingencias y capacitar al personal acerca de su efectiva implementación en caso de derrames, incendios y cualquier otra situación de emergencia que involucre sustancias peligrosas.



El Plan de Contingencias deberá contener medidas que permitan responder de manera inmediata a posibles emergencias ambientales dentro del área del proyecto. Asimismo, capacitaciones del personal relacionadas, provisión de elementos necesarios para controlar la emergencia (extintores, arena, absorbentes, etc.), un Plan de llamadas (interno y externo) así como la previsión simulacros periódicos a lo largo de la ejecución de la obra.

Actuación ante derrames

Colocar la cinta de demarcación de peligro.

Evacuar a toda persona no esencial del área del derrame.

Eliminar las fuentes de ignición y las fuentes de calor.

Detener el derrame lo más pronto posible regresando el recipiente a su posición vertical, cerrando una válvula o una manguera con fuga o colocando en el lugar un segundo recipiente para recuperar la solución que se está fugando. JAMÁS utilizar AGUA sobre un derrame.

Confinar o contener el derrame usando material absorbente. Evitar que se extienda hacia fuentes de agua, canaletas pluviales o acequias. Para ello aplicar en el contorno material absorbente. Debe esparcirse material absorbente sobre toda el área del derrame, trabajando en círculos desde afuera hacia dentro. Esto disminuye las posibilidades de salpicar o de esparcir la sustancia química.

Luego de colocar material absorbente sobre el derrame, dejar actuar.

No limpiar un derrame si el material está reaccionando, ejemplo; hace un ruido silbante, borbotea, humea, emite gas o se está quemando. Si hay otros indicios de que está ocurriendo una reacción química, evacue inmediatamente el área.

Recoger con material que no genere chispa (plástico, maderas sin clavos, otros) y colocar en una bolsa de polietileno de alta densidad (recomendable 120 micrones). Ciérrela. Si ocurre un derrame sobre el suelo, es posible que sea necesario cavar para retirar la tierra contaminada y reemplazar luego por tierra sin contaminar.

Una vez que haya recogido el material, mantenerlo en observación, porque puede ocurrir una reacción retardada.

Clasificar como residuo peligroso y enviar a tratamiento como corriente Y48.

Retirar y limpiar todos los elementos que puedan haberse salpicado por el derrame.

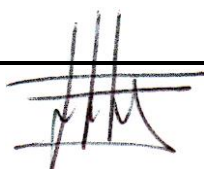
Si es necesario se dará aviso a la Ayuda externa.

Incendios de Residuos

Durante el incendio se deberán alejar sustancias peligrosas y residuos peligrosos que pudieran ser afectados por el incendio. En caso de no poder retirar del alcance del fuego se mantendrán fríos para evitar la combustión.

Tras el control del incendio, se apartarán los residuos de características peligrosas alcanzados por el fuego y se enviarán a tratamiento.

Las aguas para el control de la emergencia que pudiesen haber sido contaminadas por sustancias o residuos peligrosos se colectarán y enviarán tratamiento como residuo peligroso.



Residuos / efluentes de inundación:

Las sustancias peligrosas que hayan sido alcanzadas por la inundación inutilizándolas deben gestionarse como residuos peligrosos.

Las aguas contaminadas por sustancias o residuos peligrosos deberán bombearse y gestionarse como residuos peligrosos.

Contingencia sismo

No dar señal de alarma o pasar la voz.

No apresurarse a evacuar.

Aguardar hasta la finalización del Movimiento en el lugar seguro, más próximo.

Permanecer alejados de cualquier objeto, construcción y/o árboles que puedan caer sobre ellos.

De ser posible, cortar la energía eléctrica.

Se mantendrá la calma en todo momento y una vez finalizado el sismo, se procederá a realizar la evacuación por los medios de escapes y vía de evacuación.

De ser necesario, ayudar a evacuar personas heridas o descompensadas.

Gráfico 1: Actuación ante sismo



Actuación ante accidentes de obra GRAVES⁶

1. Proteger a los accidentados sobre todo para evitar que se puedan producir nuevos daños si persisten los riesgos.
2. Avisar a los servicios de emergencia.

⁶ Accidentes graves: se considera así cuando el accidentado NO puede desplazarse por sus propios medios o cuando se juzgue que reviste tal condición.

3. Socorrer. Una vez asegurados los dos puntos anteriores, podemos optar por socorrer a los heridos en la medida de nuestras posibilidades y teniendo en cuenta los ocho puntos que a continuación se detallan.

Consejos generales

1. Conservar la calma.

2. Evitar aglomeraciones.

3. No mover al herido. Como norma general, no hay que mover a ninguna persona que haya sufrido un accidente hasta que estamos seguros de que puede realizar movimientos sin riesgo de que se agraven las lesiones existentes. Esto es muy importante para prevenir lesiones de columna. En cualquier caso, existen determinadas ocasiones en que no hay más remedio que mover al accidentado pues puede darse el caso de que este siga estando expuesto a una situación de riesgo mayor que dejarlo inmóvil (por ejemplo, en un incendio).

4. Examinar al herido. Es un examen básico para tener una primera impresión del estado de gravedad del herido y de cuáles son sus lesiones. Se comprobará si el accidentado está consciente, si respira y si tiene pulso. Luego realizaremos un examen un poco más exhaustivo para ver qué tipo de lesiones tiene el accidentado, así podremos dar la mayor información posible a los servicios sanitarios.

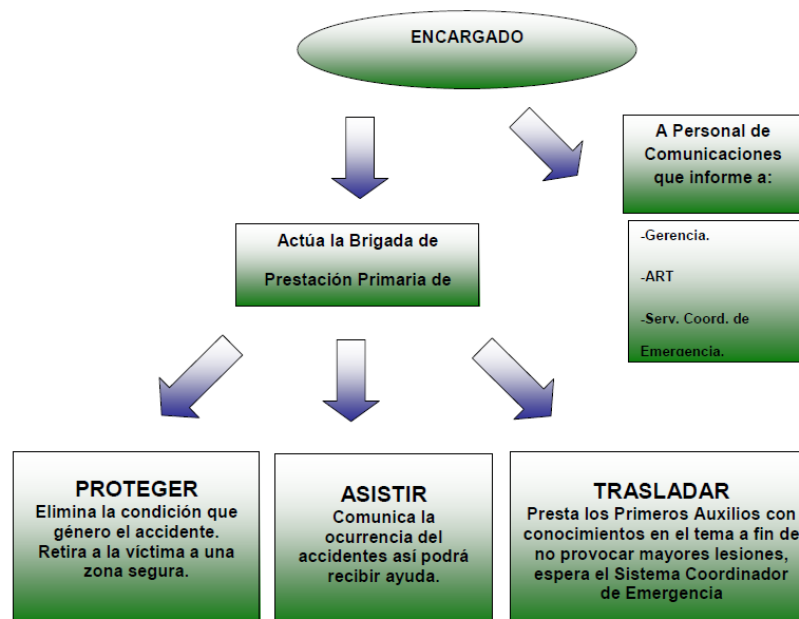
5. Tranquilizar al herido.

6. Mantener al herido caliente.

7. Avisar al personal de emergencias. Una vez realizada la evaluación del accidentado se avisará a los servicios de emergencia al teléfono 911. Si hay varias personas atendiendo a los accidentados, repartir las tareas y que alguien se encargue de llamar a emergencias en lugar de atender a los heridos.

8. No medicar. No se debe dar ningún tipo de medicamento al accidentado, aunque este lo pida.

Gráfico 2: Actuación ante accidente grave



xvii. Medidas para potenciar impactos positivos durante la etapa de construcción

Con respecto a los impactos positivos que genera la Construcción del Proyecto, se pueden identificar recomendaciones que pueden incrementar aún más el efecto positivo de los impactos del proyecto:

Convocatoria de mano de obra local

La Empresa Contratista deberá informar por medios de comunicación, especialmente locales, la demanda de mano de obra y los requisitos para los aspirantes de acuerdo a los cargos a cubrir, y plazos para la presentación de documentación. Este comunicado deberá realizarse con un tiempo pertinente de anticipación al inicio de obra.

La Empresa Contratista y/o el proponente deberán establecer sitios de recepción de CV en la zona de obra y poner a disposición los datos de contacto (teléfono, mail, correo electrónico) para la recepción de consultas.

Al momento de la selección de mano de obra se deberá priorizar a aspirantes residentes en el área de influencia directa de la obra, de manera de garantizar la generación de empleo local.

Impulso a las actividades económicas del mercado local

La Empresa Contratista deberá realizar un relevamiento y evaluación de proveedores de bienes y servicios relacionados con las necesidades de la obra y el personal en el área de influencia del proyecto, por ejemplo:

- Transporte de material.
- Alquiler de maquinarias.
- Servicios de viandas.
- Materiales de construcción (canteras, corralones), ferreterías.
- Subcontratación de servicios (baños químicos, casillas para el campamento, transporte de residuos, etc.).

La Empresa Contratista, durante la ejecución de la obra, deberá priorizar el uso de bienes y servicios del mercado local.



Control etapa de operación y mantenimiento

A. Responsables

Básicamente las medidas relacionadas a esta etapa se corresponden con la realización periódica de tareas de mantenimiento de la infraestructura a fin de mantener condiciones de buena transitabilidad vehicular, peatonal y de bicicletas. El mantenimiento de este tipo de obra estará a cargo de la Autoridad de Caminos vigente.

El mantenimiento del sistema de desagües pluvioaluvionales será responsabilidad de la Dirección de Hidráulica.

B. Medidas de control

xviii. Seguridad Pública en la transitabilidad

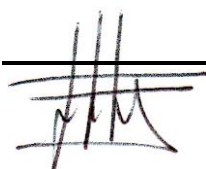
SEGURIDAD PÚBLICA EN LA TRANSITABILIDAD	Ficha Técnica N° 16
Objetivo	
- Se plantea una propuesta de mejora en algunos puntos específicos que en situación futura y con la modificación de la red aún persiste congestión vehicular según el Estudio de Tránsito realizado por el Ing. Valdivia (ver anexos)	
Acciones generadoras de impactos	
- Crecimiento del parque automotor de la provincia de Mendoza. - Consolidación del área urbana.	
Impactos a controlar	
- Riesgo a la seguridad pública.	
Ubicación de impactos	
- Ruta Nacional N°7 Tramo II	
Control	
Medidas Mitigatorias	
Cambio de tiempos semafóricos en intersección Sarmiento/Estrada-colectora Norte	
Se propone pasar de un ciclo semafórico de 2 tiempos a uno de 3 tiempos, redistribuyendo los tiempos, conservando la longitud del ciclo total actual de 70s. El 3º tiempo que se adiciona se lo asigna a la maniobra Sur-Este.	
Se plantean los siguientes tiempos semafóricos:	
1. Sur - Norte y Sur - Este (Con giro a la izq) / Verde=10s; Amarillo=3s	
2. Sur - Norte y Norte - Sur / Verde=22s; Amarillo=3s	
3. Oeste - Este / Verde=29s; Amarillo=3s	
Ciclo: 70s	

SEGURIDAD PÚBLICA EN LA TRANSITABILIDAD	Ficha Técnica N° 16
Colocar semáforo en carril Urquiza y 25 de mayo Se plantea una propuesta de colocar un semáforo en intersección Urquiza-25 de Mayo con los siguientes tiempos semafóricos: 3 Tiempos, ciclo total de 70 s 1. Sentido Norte – Sur: Verde=17s, Amarillo=3s, Rojo=50s) 2. Sentido Sur – Norte: Verde=22s, Amarillo=3s, Rojo=45s) 3. Sentido Oeste – Este: Verde=22s, Amarillo=3s, Rojo=45s)	
En el Intercambiador Urquiza -Generar un carril exclusivo de giro a la derecha por calle 25 de Mayo hacia Urquiza aumentando el número de trochas a 3 en el sector. -Dotar de mayor longitud de entrecruzamiento entre la rama de salida de la RNN°7 y calle Urquiza, reubicando la rama de salida hacia el Oeste.	
Mantener la prolongación de calle Soldado Desconocido (actual entrada al Shopping) En el proyecto de mejora de la red vial no se consigna la continuidad de la calle Soldado Desconocido (actual entrada al Shopping), por lo cual se simuló en escenario futuro sin esta calle. Se propone por lo tanto continuar con esta prolongación porque descomprime movimientos de la misma.	
Sitios de implementación	
- Ruta Nacional N°7 Tramo II	
Momento de aplicación	
Etapa de funcionamiento	
Responsable de la ejecución	
Municipio, Provincia, Nación	
Monitoreo / Vigilancia	
Estudios de tránsito periódicos para medir la efectividad del proyecto.	
Indicadores de cumplimiento	
Informes.	
Medidas implementadas.	

CONCLUSIONES ACERCA DE LA VIABILIDAD AMBIENTAL DEL PROYECTO.

Debido a la forma en la que se realizarán las obras (prioritariamente media calzada, por frentes acotados y no a lo largo de toda su traza simultáneamente), los impactos que ésta generará en el entorno durante la etapa de Construcción serán en su gran mayoría de carácter puntual y persistencia fugaz.

Durante la etapa de construcción, la mayor parte de los impactos negativos son moderados y compatibles, además de fácilmente prevenibles y controlables mediante buenas prácticas en la construcción. Estos impactos ambientales están asociados al nivel de polvo, emisiones a la atmósfera, contaminación de agua y suelo, generación de residuos, interferencias con servicios públicos y molestias relacionadas con por desvíos del tránsito en zona de obra, reducción de accesibilidad a servicios, actividades comerciales y residentes frentistas.



Se han identificado también, impactos severos relacionados principalmente al riesgo de accidentes viales y de personas que circulen en la zona de obra y la erradicación de parte del arbolado urbano del parque lineal, con la disminución temporal de los beneficios hacia la calidad ambiental de la zona, ya que se realizará la reforestación de los mismos como parte de la extensión del Parque Lineal del Acceso Este (3,7 ha). Los impactos positivos, en esta etapa, se manifestarán en la contratación de mano de obra y las actividades económicas inducidas a causa de la construcción.

Durante la etapa de funcionamiento, se manifiestan la mayor cantidad de impactos positivos, principalmente por la puesta en marcha del proyecto. Predominan los impactos “Relevantes y Muy beneficiosos” relacionados a la mejora en la transitabilidad con seguridad, el aumento de la conectividad norte sur del departamento de Guaymallén y la mejora en el drenaje pluvial relacionado a los tramos intervenidos.

De las simulaciones de tránsito con Proyecto se observa que la 3º trocha en forma continua desde el intercambiador Sarmiento/Estrada hasta el intercambiador Urquiza/Ponce otorga un importante aumento de Capacidad a la RNNº7, eliminando la fricción vehicular actual y dotando de fluidez a la calzada principal de la RNNº7.

La construcción de los puentes y ramas de entrada y salida de los intercambiadores de Houssay/Rosario y Avellaneda/Azcuénaga mejoran notablemente la actual congestión de tránsito del intercambiador Sarmiento/Estrada generando una redistribución de los volúmenes actuales.

Las intersecciones rotatorias proyectadas en el intercambiador Tirasso/Holmberg y en la colectora Norte del intercambiador Urquiza mejoran sensiblemente la congestión actual de estos sectores.

Este proyecto es complementario con las obras de mantenimiento del TRAMO III (desde Arturo González a Variante Palmira) de la RN7 actualmente en proceso de licitación y coherente con el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (PPOT).

El alcance de este Proyecto permitirá mejorar sustancialmente no sólo lo referente al ingreso y egreso al Área Metropolitana Mendoza sino también la conexión intra- departamental (conexión Norte /Sur), de Guaymallén, departamento más poblado del Área Metropolitana de Mendoza que cuenta con el mayor parque automotor y cantidad de recorridos del transporte público.

Las obras están pensadas en base a las demandas actuales del Área Metropolitana de Mendoza, acordes con el crecimiento poblacional; generando la infraestructura necesaria para cubrir la demanda derivada del crecimiento natural de la urbe, subsanando los actuales problemas de congestión vehicular y el déficit de conexión tanto a nivel departamental como metropolitano y evolucionando hacia la concreción de una movilidad urbana sostenible, tal como lo prevé el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (Ley 8999).

Una vez que entre en funcionamiento el tramo intervenido con el proyecto tendrá un carácter de vialidad urbana multimodal. El Parque Lineal aportará beneficios al AID aumentando la accesibilidad espacios verdes urbanos.

Desde el nivel de aceptabilidad social, el 90% de la población está de acuerdo con la ejecución del proyecto.

Por lo que se concluye que el proyecto es viable desde la evaluación de su Impacto Ambiental, ya que los beneficios superan ampliamente los potenciales impactos negativos, principalmente asociados a la obra civil, los cuales son totalmente controlables mediante la implementación del Plan de Control y Vigilancia Ambiental (PCVA) planteado para este proyecto. Por otro lado, es viable desde su impacto territorial, ya que es coherente con la planificación provincial y municipal de dicho territorio urbano a consolidar.



PERSONAS QUE BRINDARON INFORMACIÓN

Ing. Sergio Nicastro (Intendencia de Guaymallén. Coordinación de Obras).
Arq. Julián Fernández. Obras Municipales. Municipalidad de Guaymallén.
Ing. Germán Trillo. Director de Obras Municipales. Municipalidad de Guaymallén.
Ing. Victor Marifil. Ingeniero de Proyecto. Municipalidad de Guaymallén.
Ing. Agron. Ivana Klimisch (Espacios verdes y arbolado). Municipalidad de Guaymallén.
Bárbara Del Pópolo. Prensa. Municipalidad de Guaymallén.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Conesa Fernández-Vítora, V. 2010. Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental. Mundi-Prensa.

Gómez Orea, D; Gómez Villarino, T. 2013. Evaluación de Impacto Ambiental. 3ra Edición revisada y ampliada. Madrid. Mundiprensa.

Norma ISO 14001:2015. Norma Internacional de Sistemas de Gestión Ambiental.

Plan Municipal de Ordenamiento Territorial.

Sistemas de Gestión Integrados (Calidad, Ambiente y Seguridad) elaborados por la consultora TAO Asesoría y Gestión Ambiental para empresas varias (Electrocorp S.R.L, IMPSA, CEOSA, SISA, Arq y Diseño).

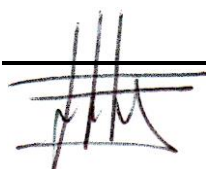
Geoservicios

Infraestructura de Datos Espaciales Departamento General de Irrigación:
<https://ide.irrigacion.gov.ar/>

Infraestructura de Datos Espaciales Gobierno de Mendoza: <https://mpipgis1.mendoza.gov.ar/>

Mi Árbol Mendoza: <https://miarbol.mendoza.gov.ar/>

Infraestructura de Datos Espaciales de la República Argentina:
<https://www.idera.gob.ar/index.php/servicios/geoservicios>





TAO

ASESORÍA Y GESTIÓN AMBIENTAL
DE NATALIA FERNÁNDEZ



ANEXOS

1. Planos obra civil
2. Planos Espacio Verde
3. Drenaje
4. Estudio de Tránsito
5. Estudio de Aceptabilidad Social

IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

Número: IF-2025-06917348-GDEMZA-SAYOT

Mendoza, miércoles 3 de Septiembre de 2025

Referencia: MGIA Tercera trocha y cruces Acceso Este Tramo I y II

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 181 pagina/s.

Digitally signed by GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica MENDOZA
DN: cn=GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica MENDOZA, c=AR, o=Ministerio de Gobierno Trabajo y Justicia,
ou=Direccion General de Informatica y Comunicaciones, serialNumber=CUIT 30999130638
Date: 2025.09.03 09:05:58 -03'00'

Silvina Noemi Liceda
Profesional
Subsecretaría de Ambiente
Ministerio de Energía y Ambiente

Digitally signed by GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica
MENDOZA
DN: cn=GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica
MENDOZA, c=AR, o=Ministerio de Gobierno Trabajo y Justicia,
ou=Direccion General de Informatica y Comunicaciones,
serialNumber=CUIT 30999130638
Date: 2025.09.03 09:06:01 -03'00'