

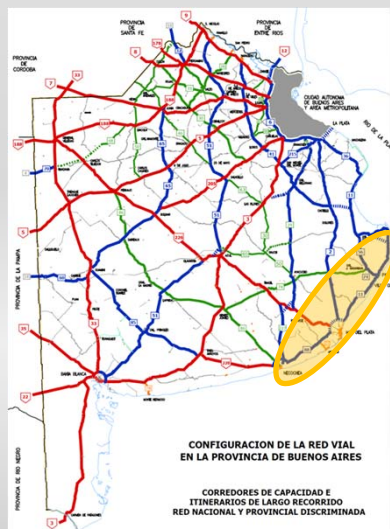
AUTOVÍA RUTA PROVINCIAL N° 11

Tramo: Villa Gesell – Mar Chiquita

EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

COMUNICACIÓN SOCIAL DEL PROYECTO
Noviembre 2017

ASPECTOS PREVIOS AL PROYECTO: CONTEXTO FUNCIONAL REGIONAL



OBJETIVOS EN LA REGIÓN

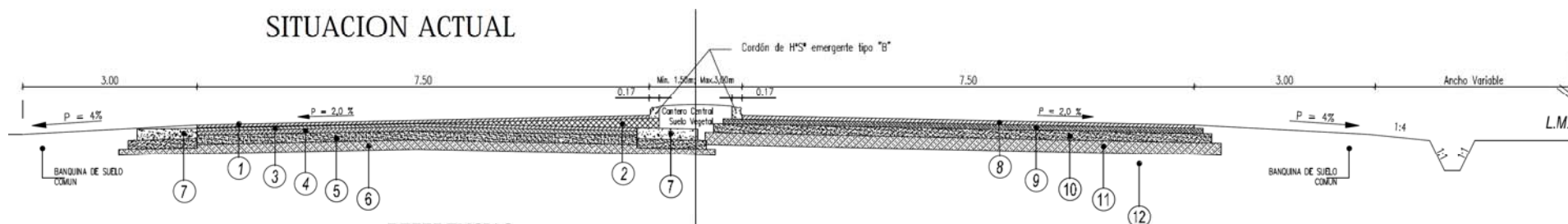
- BRINDAR INFRAESTRUCTURA ACORDE A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD REGIONAL
- INCORPORAR CRITERIOS DE SEGURIDAD PREVENTIVA EN CORREDORES VIALES DE CAPACIDAD (HOMOGENEIDAD, PREVISIBILIDAD, GESTIÓN DEL TRÁNSITO E INFORMACIÓN AL USUARIO).
- OBRAR CON CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD SOCIO-AMBIENTAL

TRAMOS EN ESTUDIO Y PREVISIONES

- RPNº 88: NECOCHEA – RPNº 77 (ACC. MIRAMAR)
RUTA SEGURA CON BANQUINAS PAVIMENTADAS
- RPNº 88: RPNº 77 – CIRCUNV. MAR DEL PLATA
AUTOVÍA CON CONTROL PARCIAL DE ACCESOS
- CIRCUNVALACIÓN MAR DEL PLATA: **AUTOPISTA**
- RPNº 11: MAR DEL PLATA – STA. CLARA - MAR CHIQUITA
AUTOVÍA (EXISTENTE) CON MEJORAS EN SEGURIDAD
- RPNº 11: MAR CHIQUITA – VILLA GESELL
AUTOVÍA CON CONTROL PARCIAL DE ACCESOS

PROYECTOS DE SEGURIDAD EN ELABORACIÓN

SITUACION ACTUAL



REFERENCIAS

OBRAS A CONSTRUIR

1. CARPETA DE CONCRETO ASFALTICO, e: 0,05 m.
2. CARPETA ASFALTICA PARA RECONFORMACION DE GALIBO.
3. CARPETA DE PAVIMENTO ASFALTICO, e: 0,06 m.
4. BASE GRANULAR ASFALTICA DE e: 0,08m.
5. ESTABILIZADO GRANULOMETRICO, e: 0,15 m.
6. SUBBASE DE SUELO CAL, e: 0,20 m.
7. SUELO SELECCIONADO

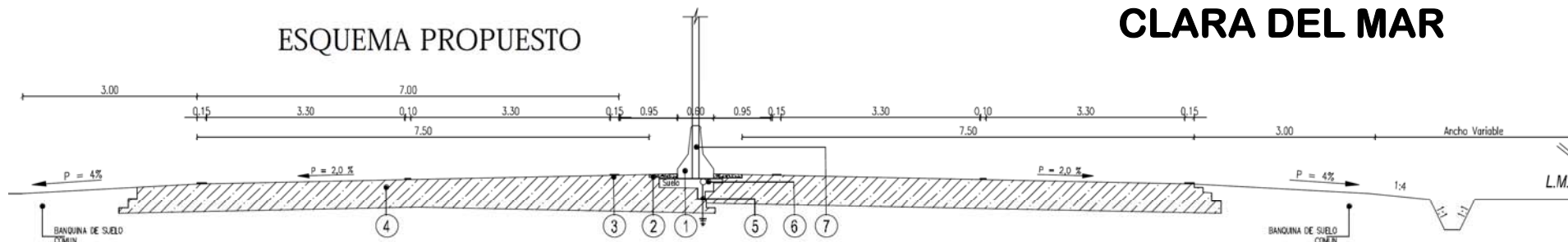
OBRAS EXISTENTES

3. CARPETA DE PAVIMENTO ASFALTICO, e: 0,05 m.
4. BASE GRANULAR ASFALTICA DE e: 0,07m.
5. SUBBASE DE SUELO CEMENTO, e: 0,15 m.
6. BASE DE SUELO CAL, e: 0,15 m.
7. ENSANCHE DE HORMIGON SIMPLE e: 0,18 m, e: 1,00 m.

R. P. N° 11

MAR DEL PLATA – SANTA CLARA DEL MAR

ESQUEMA PROPUESTO



REFERENCIAS

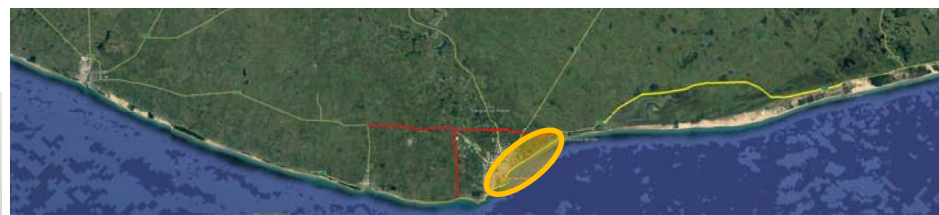
1. DEFENSA VEHICULAR TIPO "NEW JERSEY"
2. PAVIMENTO DE HORMIGON
3. SEÑALIZACION HORIZONTAL CONTINUA LINEA CONFORMADA VIBRANTE
4. ESTRUCTURA EXISTENTE
5. PUESTA A TIERRA
6. CAÑERO PVC Ø 2"
7. COLUMNA HIERRO GALVANIZADO

OBJETIVO:

- REDUCIR PROBABILIDAD DE OCURRENCIA DE ACCIDENTES

PUNTO CLAVE:

- SEPARADOR CENTRAL



PROYECTOS DE SEGURIDAD EN ELABORACIÓN

R. P. N° 11

ACCESO A SANTA CLARA – MAR DE COBO – CAMET NORTE

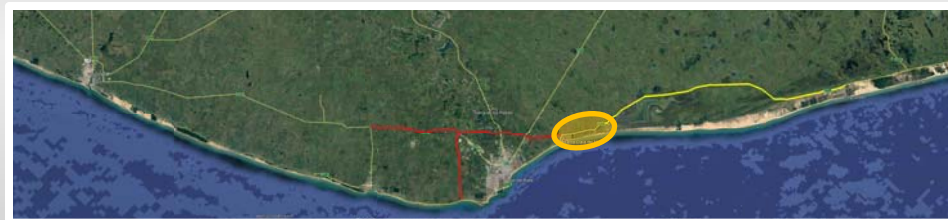


OBJETIVO:

- REDUCIR PROBABILIDAD DE OCURRENCIA DE ACCIDENTES
- MEJORAR LOS CRUCES PEATONALES

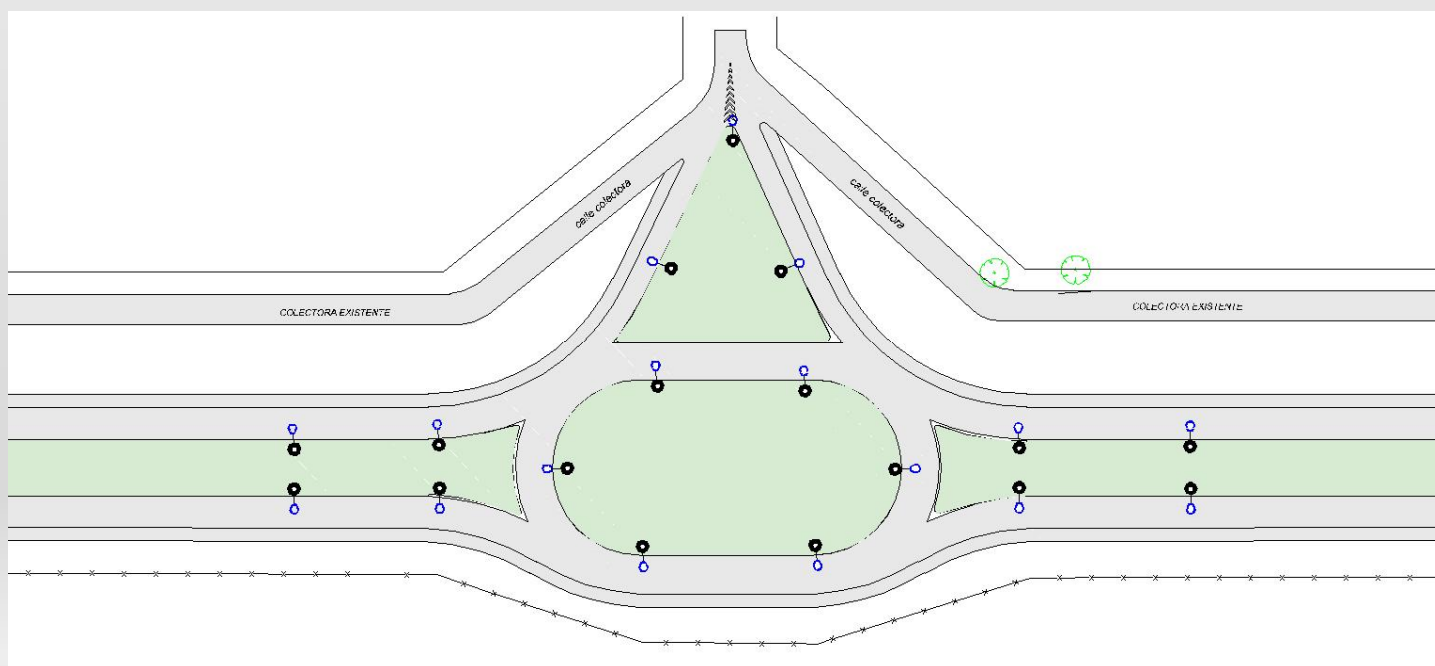
PUNTOS CLAVES:

- ACCESOS A LOCALIDADES
- PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO



PROYECTOS DE SEGURIDAD EN ELABORACIÓN

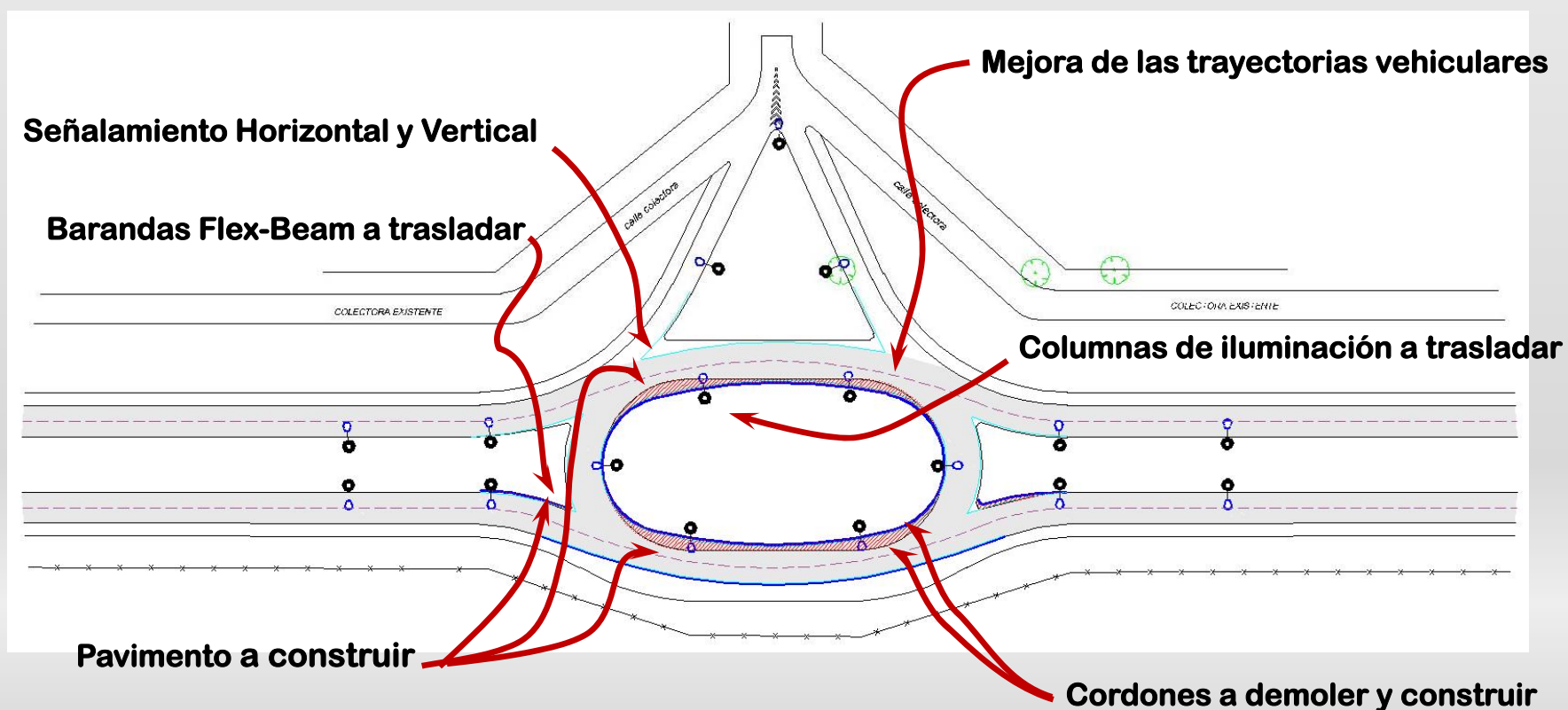
R.P. N° 11 ACCESO A SANTA CLARA – MAR DE COBO – CAMET NORTE



SITUACIÓN EXISTENTE EN LOS ACCESOS

PROYECTOS DE SEGURIDAD EN ELABORACIÓN

R.P. N° 11 OBRAS DE MEJORA: DISEÑO GEOMÉTRICO ACCESO A SANTA CLARA – MAR DE COBO – CAMET NORTE



MONTO ESTIMADO DE LAS OBRAS MEJORATIVAS: \$ 557.115,00

PROYECTOS DE SEGURIDAD EN ELABORACIÓN

COSTO ESTIMADO DE LAS MEJORAS POR ACCESO: \$ 935.000,00

CÓMPUTOS MEJORAS ACCESOS EN R. P. Nº 11
PRECIO POR ACCESO

ITEMS	PRECIO UNITARIO	PRECIO \$
PAVIMENTO A CONSTRUIR		
SUP TOTAL= 303,02 m2	1081,96 \$/m2	327855,5192
EXCAVACIÓN DE CAJA		
VOL. TOTAL=163,63 m3	72,85 \$/m3	11920,4455
CORDÓN EMERGENTE A DEMOLER Y RETIRAR		
LONG. TOTAL= 222 m	102,49 \$/m2	22752,78
CORDÓN EMERGENTE A CONSTRUIR		
LONG. TOTAL= 214,15 m	385,48 \$/m2	82550,542
BARANDA FLEAX BEAM A TRASLADAR Y COLOCAR - 40 % DE REPOSICIÓN.		
LONG. TOTAL= 16,5 m	729,42 \$/m	12035,43
COLUMNAS DE ILUMINACIÓN A TRASLADAR Y COLOCAR- 20% DE REPOSICIÓN		
4 UNIDADES	25000 \$/u	100000
SEÑALAMIENTO HORIZONTAL		
PULVERIZACIÓN=145 m2	443,73\$/m2	64340,85
EXTRUSIÓN A PRESIÓN esp 3 mm= 100 m2	934,47 \$/m2	93447
EXTRUSIÓN A PRESIÓN esp 7 mm= 80 m2	1700,06 \$/m2	136004,8
SEÑALAMIENTO VERTICAL		
SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE 1 PIE= 18 U	2696,29 \$/u	48533,22
SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE 2 PIES=9 U	3907,25 \$/u	35165,25
		934605,84

ASPECTOS PREVIOS AL PROYECTO: JUSTIFICACIÓN DE LA OBRA

SITUACIÓN SIN PROYECTO

- SE AGRAVARÍA LA INSEGURIDAD VIAL PRODUCTO DE LA ACTUAL GEOMETRÍA Y DEL INCREMENTO DEL TRÁNSITO
- SE INCREMENTARÍA LA CONGESTIÓN DEL TRÁNSITO, REDUCIENDO EL NIVEL DE SERVICIO DE LA RUTA Y AUMENTANDO LOS TIEMPOS DE VIAJE Y COSTOS DEL TRANSPORTE
- LA AUSENCIA DE UNA INTERVENCIÓN DE REVALORIZACIÓN DE LA RUTA DARÍA LUGAR A LA DEPRECIACIÓN DEL ESPACIO MEDIO AMBIENTAL Y COMO CONSECUENCIA TAMBIÉN, A LA DESVALORIZACIÓN DE LAS PROPIEDADES ALEDAÑAS

PARTIDOS DE
VILLA GESELL Y MADARIAGA
50%



PARTIDO DE
MAR CHIQUITA
50%

SITUACIÓN CON PROYECTO

- ACOMPAÑA LAS PREVISIONES DE DESARROLLO REGIONAL AL ACONDICIONAR LA RUTA CON CARACTERÍSTICAS DE CAPACIDAD SIMILARES AL RESTO DE LOS TRAMOS DEL CORREDOR
- ATIENDE A LAS NECESIDADES DE SEGURIDAD DE LA POBLACIÓN
- HACE FRENTE A LAS DEMANDAS PROVENIENTES DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LO QUE RESPECTA A LA EJECUCIÓN DE OBRAS HIDRAULICAS DE CAPACIDAD EN EL SECTOR Y AL MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES PREEXISTENTES
- PROVEE UNA ESTRUCTURA DE MOVILIDAD ORDENADORA PERMITIENDO POTENCIAR PROGRAMAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCAL

- ➡ La **Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAs)** es un estudio que permite la identificación temprana, prevención ó mitigación de aquellos inconvenientes asociados a una intervención en el territorio, que se ajusta a la legislación ambiental vigente de la provincia de Buenos Aires y normas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- ➡ **Objetivos:** identificar los impactos ambientales positivos y negativos, formular las medidas de mitigación de los impactos negativos, potenciar los aspectos positivos del proyecto y elaborar el Plan de Gestión Socio Ambiental para las etapas de construcción del proyecto y operación de la autovía.
- ➡ Las políticas y estándares también requieren que los especialistas en salvaguardias monitoreen o supervisen los proyectos a lo largo de todo el ciclo de vida de los mismos, y que brinden apoyo para lograr el cumplimiento con dichas salvaguardias, siempre que sea necesario.

FASES DE INTERVENCIÓN:

PROYECTO → CONSTRUCCIÓN → OPERACIÓN

CONSIDERACIONES AMBIENTALES DEL PROYECTO VIAL

En el Diseño de la Autovía

- Atender pautas municipales de ordenamiento en el uso de suelo
- Hacer uso de la traza existente con zona de camino disponible para obras de ampliación
- Minimizar la afectación de áreas ambientalmente protegidas, predios productivos y mejoras existentes
- Adaptación de las obras a las nuevas condiciones hídricas y climáticas
- Adopción de estudios hidráulicos antecedentes para los proyectos de obras de arte

Pautas de Conectividad Transversal

- Minimizar el efecto barrera (población y biológico)
- Garantizar la continuidad de caminos rurales y vías principales
- Prever retornos a nivel que permitan la conexión segura a caminos locales y acceso a propiedades.

En el Diseño de Accesos

- Adaptar las intersecciones de accesos existentes
- Respetar las vías de accesos principales a las localidades, emprendimientos, etc.

Pautas para Selección Áreas para Yacimientos de Materiales para la Obra

- Especificaciones Técnicas Ambientales (ETAs) con distancias mínimas a áreas vulnerables.

Especiales según características del entorno

- Asignar al tramo la distinción de “**Ruta Escénica**”, acompañando dicha medida con dotaciones y criterios de diseño específicos.

IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

IMPACTOS NEGATIVOS	IMPACTOS POSITIVOS
Afectación de propiedades particulares: Superficie aprox. 6 Ha = 7 propietarios	Mejoras de las condiciones de seguridad al tránsito (Reducción de accidentes viales)
Se modifica el habitual funcionamiento y movilidad de frentistas en cuestiones de accesibilidad. (Mayores recorridos)	Mejoras en la capacidad y nivel de servicio de la ruta (Mayor confort y reducción de tiempos de viaje)
Volumen de Suelo a explotar necesario para la construcción de terraplén y banquetas: 1.736.000 m ³	Mejora la calidad de vida en la población y revaloriza el espacio medio ambiental de la ruta y su entorno. Ruta Escénica
Se afectan sectores forestados puntuales. Aprox. 450 árboles (Eucaliptus y acacias)	Adecuación de drenajes superficiales

MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN



- ➡ El **Plan de Gestión Socio Ambiental** es la herramienta de gestión de carácter detallado que asegura la incorporación de las variables ambientales en el proyecto y la correcta ejecución de las medidas de mitigación cumpliendo además con la Legislación vigente.
- ➡ Con base en MEGA II 2007, el Estudio de Impacto Ambiental, las Especificaciones Técnicas Ambientales y Especificaciones Particulares del Proyecto y deberá considerar su adecuación a las disposiciones que emanen del dictamen técnico que acompañe a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) - OPDS.
- ➡ Será implementado por el Responsable Ambiental de la Contratista encargada de la ejecución de la obra.
- ➡ La Inspección de Obra verificará el cumplimiento del PGSA

El Plan contiene un conjunto medidas incluidas en **Programas** que se mencionan a continuación:

1. Levantamiento (Línea de Base Ambiental)
2. Manejo de Obradores.
3. Seguridad Vial.
4. Materiales Peligrosos.
5. Gestión Residuos Asimilables a Urbanos y Especiales de Obra.
6. Manejo de Contingencias Ambientales.
7. Información a la Comunidad.
8. Manejo de Suelo.
9. Manejo de Agua.
10. Manejo de Aire.
11. Manejo de Flora y Fauna.
12. Manejo de Obras de artes y puentes.
13. Monitoreo .
14. Plan de Cierre.

Objetivo

Identificar junto con las Autoridades Provinciales responsables de la gestión de los recursos naturales y aspectos ambientales pertinentes a:

- Las condiciones de base sobre las cuales se realizará la obra. (Estado de Situación)
- Las necesidades de nueva información en función de las particularidades de la Obra y su medio receptor.
- Conocer e informar a la Inspección sobre el estado general del medio ambiente antes del inicio de la construcción (PMAc) de la obra vial, tomando como modelo objetivo dicha situación para la restauración ambiental de todas las áreas intervenidas por las obras (yacimientos, obradores, caminos de obra, bañados, etc.).
- Servir de resguardo o prevención ante eventuales reclamos vinculados a los efectos negativos de la construcción u operación de la obra vial.

Objetivos

Establecer las tareas a desarrollar para el manejo de obradores fijos o móviles y de cualquier instalación temporaria.

Definir las medidas relacionadas con la limpieza, acondicionamiento, restauración, reparación y recuperación, además de revegetación y reforestación del área donde se encuentren las instalaciones, si fuera necesario.

- Se extiende a todas las áreas y actividades desarrolladas durante la etapa de instalación y abandono de los obradores e instalaciones complementarias a los mismos.
- Se deberá realizar una evaluación exhaustiva de las posibles alternativas de ubicación del sitio o sitios necesarios. El obrador deberá ubicarse de forma tal que no modifique la visibilidad, ni signifique una intrusión visual importante.
- Los obradores deberán contar con las instalaciones necesarias exigidas en el Decreto N° 911/97 de la Ley Nacional N° 19587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo para la industria de la construcción.
- En la fase de abandono se deberá recuperar ambientalmente y restaurar la zona ocupada, prohibiéndose cualquier acción que modifique la calidad y aptitud de las aguas superficiales o subterráneas.

PROGRAMA GESTIÓN DE RSU Y MATERIALES INERTES

PGSA

Establece el **Procedimiento para la Gestión Integral** que incluye la recolección, manipuleo, almacenamiento, traslado y disposición final de los tipos de residuos antes mencionados, que fueron generados durante la etapa de ejecución de la Obra.

Desarrolla un método de **clasificación y manejo de residuos** a los fines de proteger la salud de los involucrados y del ambiente.

Se extiende a todas las áreas y actividades desarrolladas durante las etapas de ejecución de la obra y de abandono de los obradores e instalaciones complementarias a los mismos.

Cuando la distancia a centros poblados lo permita, los residuos asimilables a urbanos se deberán trasladar a los fines de integrarlos al sistema de recolección del mismo y/u **obtener los permisos locales correspondientes**.

La disposición final de escombros y suelos se realizará en sitios apropiados para tal fin, habilitados por el Municipio correspondiente.



PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y RELACIONES COMUNITARIAS

PGSA

Informar a las comunidades locales y a los pobladores asentados a lo largo de la zona de ejecución de la obra sobre las tareas que se llevarán a cabo a los fines de la ejecución de la obra y que pudieran causarle inconvenientes a la vida cotidiana.

El alcance del Programa se extiende a todas las áreas y actividades desarrolladas en el ámbito de la Obra, incluyendo a comunidades, pobladores asentados a lo largo de la zona donde se ejecutará la obra y al personal de la Contratista y los Subcontratistas.

Como acciones más significativas del Programa se destacan:

- Comunicación con los vecinos
- Comunicación con establecimientos educativos
- Comunicación con las empresas de transporte
- Difusión a la comunidad
- Mecanismo de resolución de reclamos

Establecer las tareas a desarrollar a los fines de capacitar en materia ambiental al personal de la Obra.

Definir el Plan de Capacitación Anual de Ambiente que permita generar conciencia y compromiso hacia la preservación y protección del ambiente.

El mismo se basa en el seguimiento, por parte de la Contratista, de las medidas de mitigación establecidas con el objeto de preservar los diversos factores ambientales que se verán modificados por la ejecución de la obra.

Conforme las ETAs durante la etapa de construcción y con periodicidad mensual se remitirá a la Inspección, con firma del Responsable Ambiental e incluyendo fotos fechadas, y el correspondiente informe.

A continuación se listan los componentes ambientales a considerar:

- Atmósfera (emisiones gaseosas de fuentes fijas y ruido)
- Suelo (control explotación de canteras y contaminación)
- Agua (superficial y subterránea)
- Flora y Fauna
- Social
- Económico
- Paisaje

RUTAS ESCENICAS – Una Herramienta con Historia

El **primer** antecedente de un corredor vial pensado en preservar la belleza escénica se remonta a 1934, ideado por el Arq. Ezequiel Bustillo en el ámbito del **Parque Nacional Nahuel Huapi**, mediante la creación de caminos, miradores y el trazado de circuitos para el disfrute del paisaje.

El **segundo** corredor fue el “**Camino-Parque Costanero**” en 1940, actual Ruta Provincial 11, que une **Mar del Plata y Miramar**, diseñado con un criterio paisajista, reservando una franja costera cuyos médanos fueron fijados con forestación.

Casi a la par, en 1941 se inauguró la **Av. General Paz** diseñada por el Ing. Pascual Palazzo con un concepto de avanzada para la época: el “Parkway” o autopista parque.

“La función del camino no culmina con la utilización como superficie de circulación, sino como una cuestión de alcance cultural que se prolonga en consecuencias espirituales creando lugares de bienestar (...) su percepción produce al observador una reacción emocional” – P. Palazzo

RUTA ESCENICA R.P. N° 11

EI PAISAJE - EL CAMINO – LA CONCIENCIA AMBIENTAL

- Ante la ausencia de circuito alternativo que pueda competir con la Ruta 11 en la unión de destinos turísticos y localidades de la costa y ante al crecimiento acumulativo del tránsito, la designación de Ruta Escénica es una herramienta más de salvaguarda ambiental.
- Es un “sello de calidad” que transmite una mayor conciencia y conocimiento del área protegida atravesada por la ruta.
- Se espera que la ruta no sólo sea transitada, sino también vivenciada, desde lo emocional, lo participativo y desde el orgullo de saber que organismos del estado y no gubernamentales están al cuidado de lo nuestro.

RUTA ESCENICA R.P. N° 11

EL PAISAJE - EL CAMINO – LA CONCIENCIA AMBIENTAL

Metas que el Proyecto plantea para la **Ruta Escénica** Villa Gesell – Mar Chiquita:

- **Mejorar la Seguridad y Eficacia en el Transporte.**
- **Realzar la Experiencia Paisajística y Recreativa de todos los usuarios del corredor.**
- **Promociona el interés en el área de la ruta consistente con la Protección de los Recursos, y el Mantenimiento de su particularidad ambiental.**
- **Promover el desarrollo económico y turístico.**
- **Facilitar la participación pública constante en los procesos de planificación e Implementación.**
- **Desarrollo inicial de planes interpretativos y pautas.**



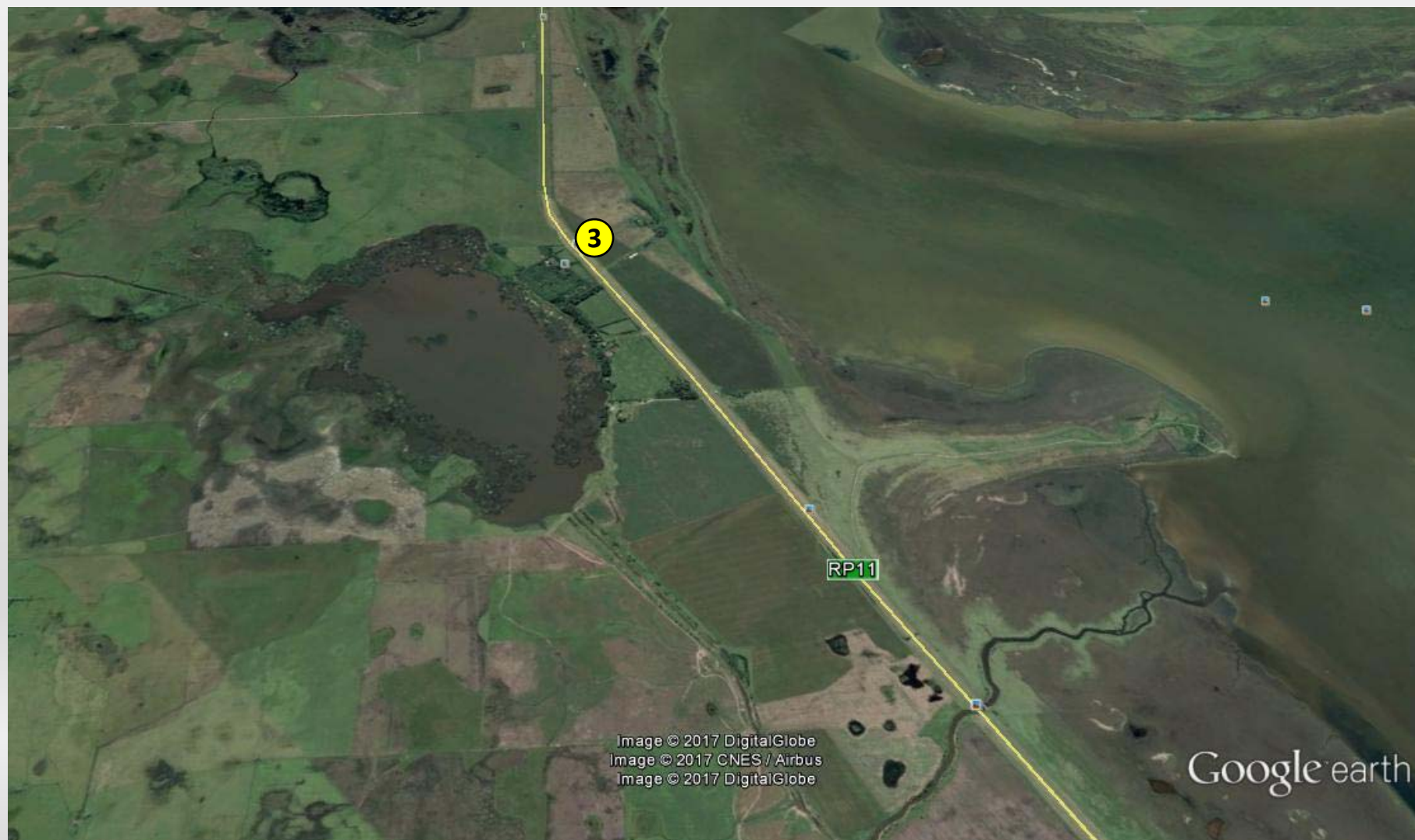
MIRADORES – LOCALIZACIÓN DE PROYECTO

[Volver](#)



MIRADOR 3 – LOCALIZACIÓN DE PROYECTO

[Volver](#)



MIRADOR 3 – INFRAESTRUCTURA Y VISTAS

[Volver](#)



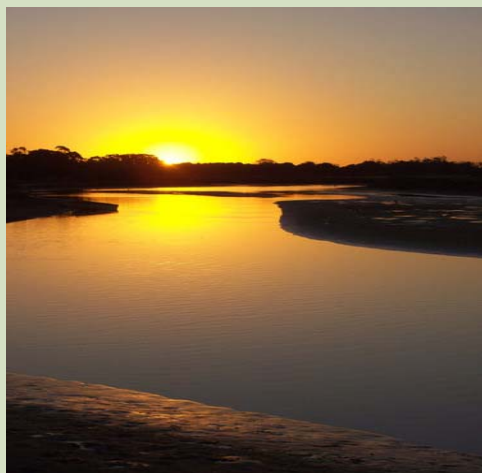
MIRADOR 3 – INFRAESTRUCTURA

[Volver](#)



MIRADOR 1 – INFRAESTRUCTURA Y VISTAS

[Volver](#)



FORESTACIÓN PAISAJÍSTICA

[Volver](#)



Vista Barrera divisoria verde a utilizar en trayecto acceso a CELPA rotonda de Mar Chiquita



Grupo de Celtis Tala en ZDC a trasplantar.

El Plan de Forestación Restitutiva, Compensatoria y Paisajística contempla la implantación de especies nativas: 750 ejemplares arbóreos con el Tala y el Espinillo como especies dominantes, y 2680 arbustos (cortaderas, olivillo, pasto borla, etc.) y especies de pequeño desarrollo con floración en Miradores, accesos y Estación de Peaje

FORESTACIÓN PAISAJÍSTICA – Selección de Especies

[Volver](#)



Pezuña de Vaca
Bauhinia forficata



Tala
Celtis Espinosa



Chirca del Monte
Dodonaea Viscosa

Montes Puros o Mixtos en Áreas de Descanso en Zona de Camino



Cina Cina
Parkinsonia aculeata



Espinillo
Acacia Caven



Aguaribay
Schinus molle var Areira

FORESTACIÓN PAISAJÍSTICA – Selección de Especies

[Volver](#)



Cortadera
Cortadeira Selloana



Cefé de la Costa
Sesbania virgata



Olivillo
Hyalies argentea

Curvas, Divisórias de Camino, Miradores y Plaza de Peaje



Mimosa Tandilense
Mimosa tandilensis



Chilca Tandilense
Baccharis tandilensis



Pasto Borla
Eustachys distychophylla

ESTACIÓN DE PEAJE – SITUACIÓN ACTUAL

[Volver](#)



ESTACIÓN DE PEAJE – NUEVA UBICACIÓN PROPUESTA

[Volver](#)



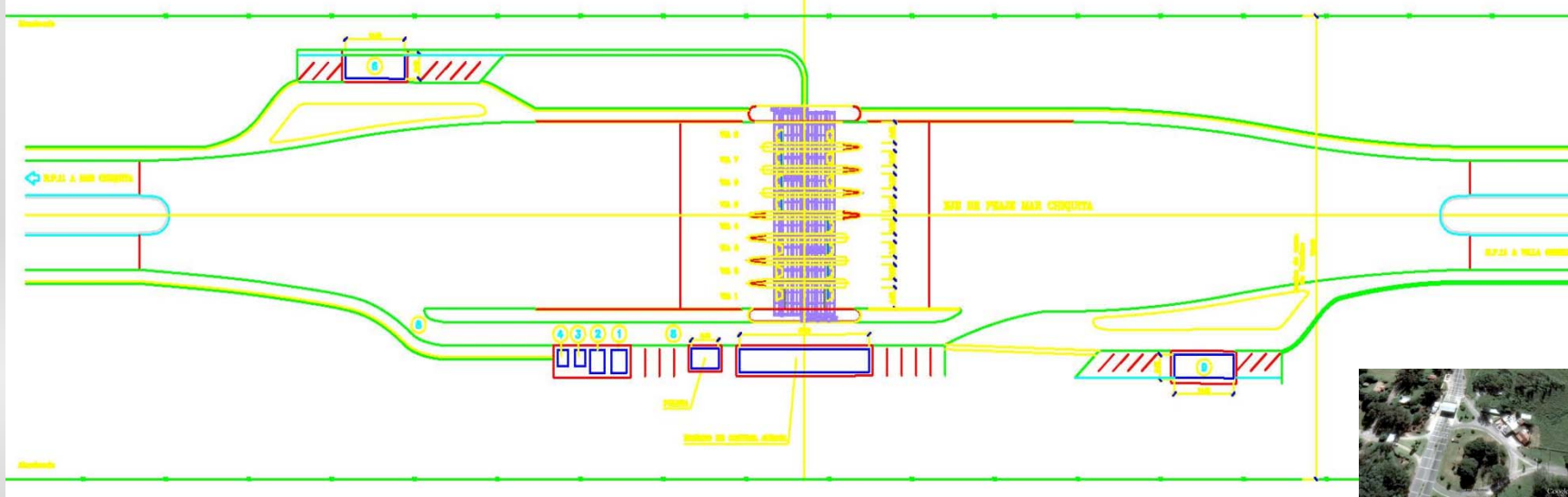
CARACTERÍSTICAS NUEVA ESTACIÓN DE PEAJE

[Volver](#)

- Estacionamiento y Sanitarios en ambas direcciones
- Vías de cobro 6 + 2 grandes dimensiones
- Cruce peatonal en altura
- Amplio sector de Atención al Usuario
- 4 vías automáticas
- Cartelería interpretativa ambiental

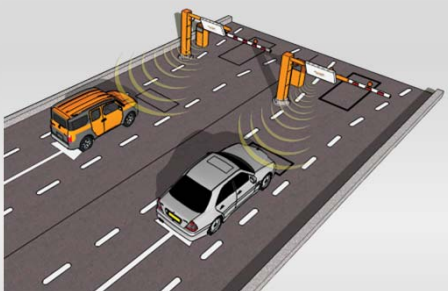
REFERENCIAS :

- 1 SALA DE TABLEROS GENERALES
- 2 SALA DE GRUPO ELECTROGENO
- 3 TRANSFORMADOR DE MEDIA TENSION
- 4 SALA DE CELDA DE MEDIA TENSION
- 5 CALZADA DE HORMIGON SIMPLE "CLASE H-30" $\phi = 0.15m$ CON CORDON INTEGRAL LADO DERECHO
- 6 BARRIO PUBLICO



CARACTERÍSTICAS NUEVA ESTACIÓN DE PEAJE

[Volver](#)



TECNOLOGÍAS incorporadas al diseño

eficiencia energética

Aislación Térmica

minimización uso de agua

Materiales Ecológicos

energías renovables

Tratamiento de Efluentes

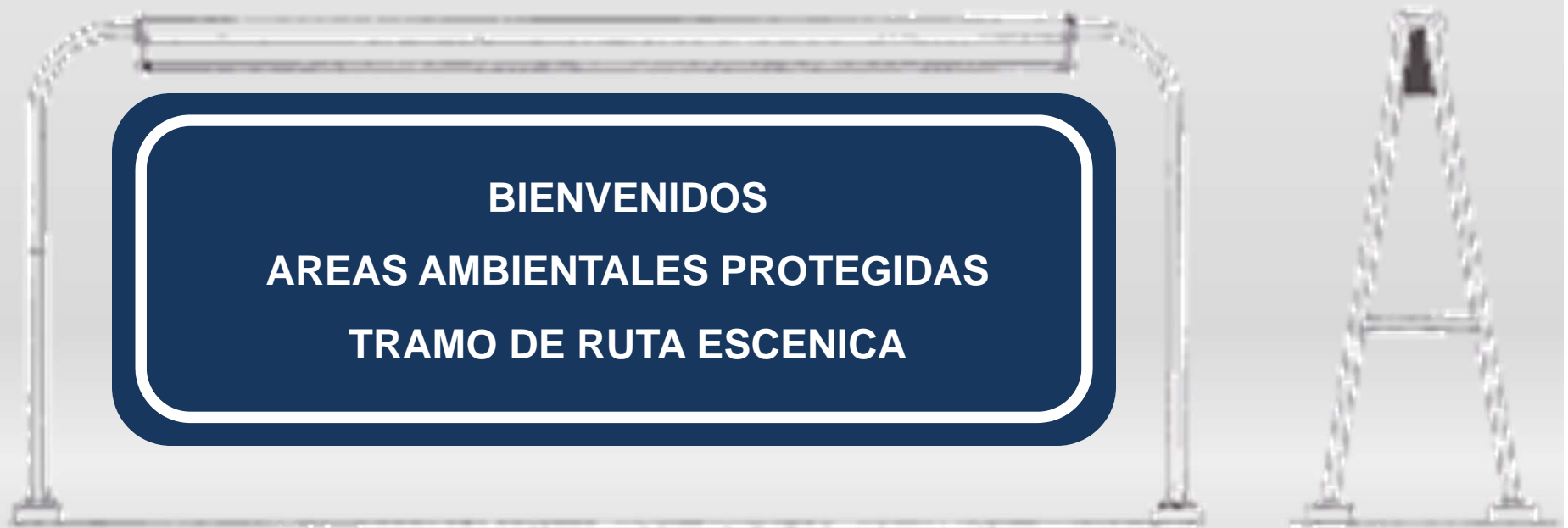
iluminación LED

Forestación Paisajística



SEÑALIZACIÓN AMBIENTAL - PORTICOS

[Volver](#)



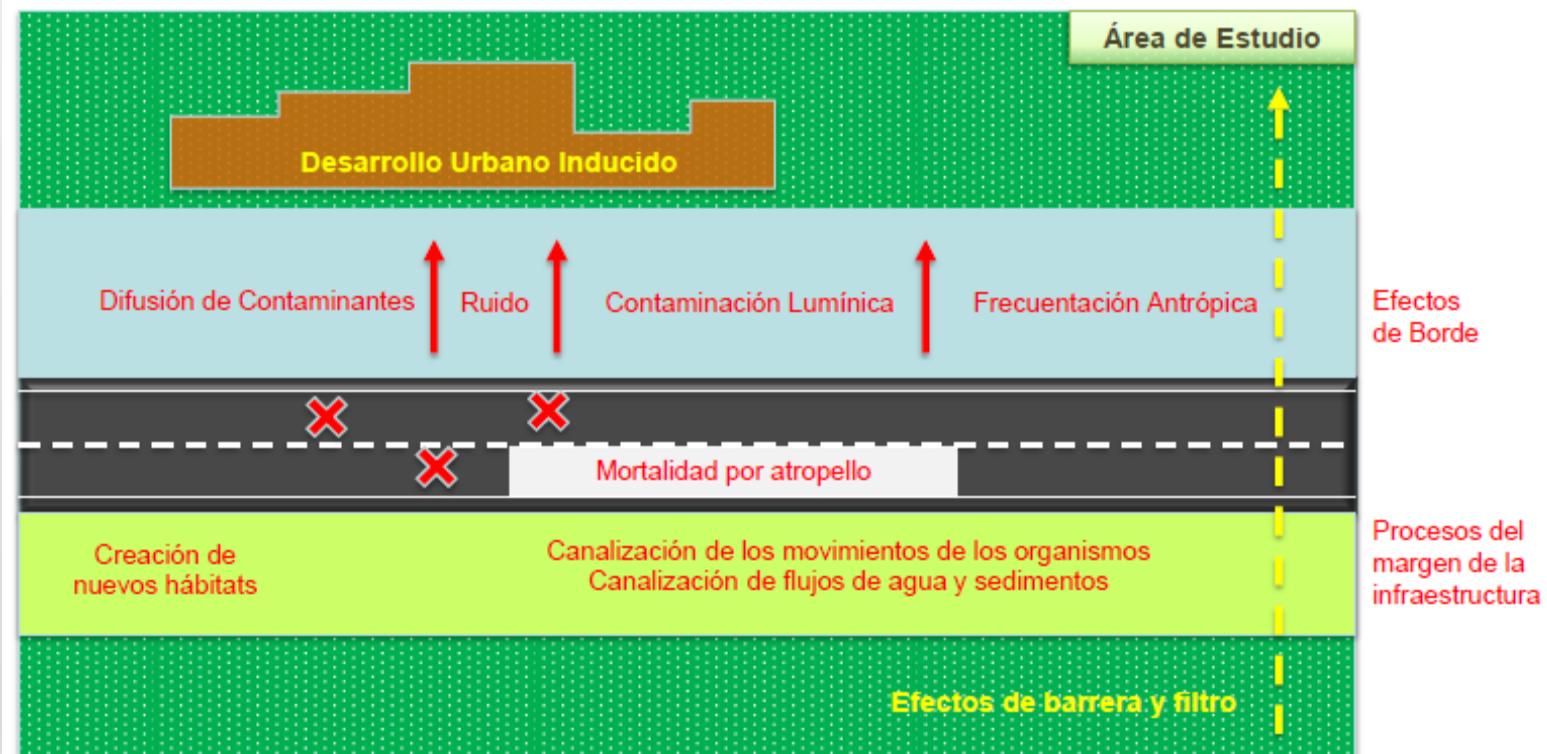
**BIENVENIDOS
AREAS AMBIENTALES PROTEGIDAS
TRAMO DE RUTA ESCENICA**

SEÑALIZACIÓN AMBIENTAL - PORTICOS

[Volver](#)



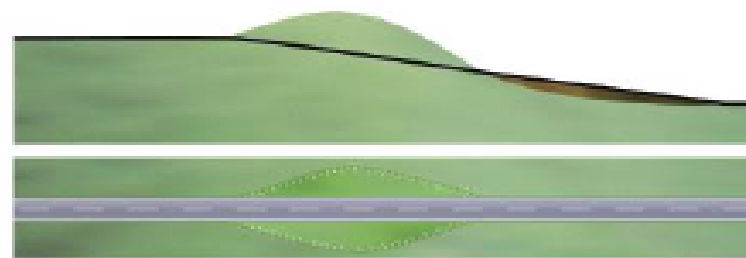
PASO DE FAUNA - FUNCIONAMIENTO



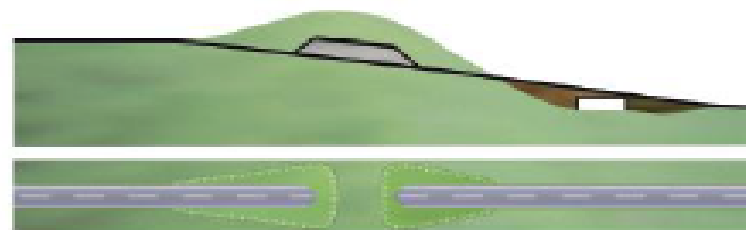
Efectos derivados de la fragmentación de los hábitats por infraestructuras de transporte

PASO DE FAUNA - ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN

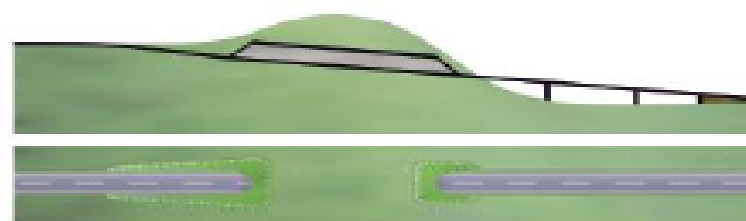
LA MEJOR ALTERNATIVA Y LA MAXIMA PERMEABILIDAD EN EL DISEÑO



A

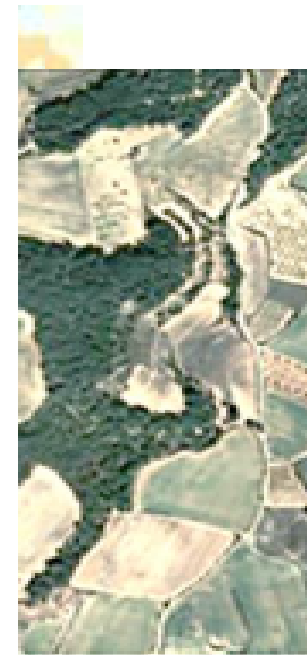


B



C

Figura 3.25. Representación esquemática de tres alzados de carretera en los que se muestran las posibilidades de acoplamiento del trazado a la topografía local (A), desacoplamiento ligeramente para sobredimensionar estructuras (B), o desacoplamiento fuertemente para favorecer un trazado muy permeable (C).



PASO DE FAUNA - MITIGACIÓN EFECTO BARRERA

HERRAMIENTAS DE MITIGACIÓN

- Planificación estratégica
- Diseño de ingeniería
- Conectividad a distinto nivel (medidas estructurales)
- Forestaciones nativas
- Mantenimiento de la zona de camino
- Compensaciones
- Monitoreo y gestión

PASO DE FAUNA – CORREDORES BIOLÓGICOS

CORREDORES BIOLÓGICOS IDENTIFICACIÓN

- Imágenes satelitales
- Análisis de correspondencia: Usos del suelo históricos y actuales
- Datos de frecuentación: huellas, rastros y cartillas de reconocimiento de fauna crítica entre pobladores
- Transectas de vegetación a ambos lados de la vía
- Identificación de cursos de agua y humedales
- Localización de Zonas de Reserva
- Planillas de siniestralidad faunística: Puntos negros
- Establecer Zonas de Restricción para la fase de Construcción y fase Operativa

PASOS DE FAUNA – LOCALIZACIÓN DE PROYECTO



Volver



ADP TAGE DELC-1-1070
(October 2017)

PLANO:	ALCANTARILLA PASO DE FAUNA
	LOSA CONTINUA DE H "A"
	PLANO TIPO

PLANO
N°
1de2

PASO DE FAUNA – INFERIOR DE 2 LUCES

[Volver](#)



Cuando pensamos en viajar visualizamos el destino al que queremos llegar y apenas pensamos en el camino que nos conduce a él.

Simplemente buscamos la forma más rápida, eficaz y, sobre todo, económica de llegar.

Pero ¿y si el camino es el destino?

Muchas Gracias



AUTOVÍA RUTA PROVINCIAL N° 11

Tramo: Villa Gesell – Mar Chiquita

PLAN DE COMPENSACIÓN DE SUPERFICIES A EXPROPIAR

PLAN DE COMPENSACIÓN DE SUPERFICIES A EXPROPIAR

Introducción al Instituto Expropiatorio

A) NECESIDAD PÚBLICA

B) OBRA VIAL PÚBLICA

Liberación de Traza Vial

A + B = EXPROPIACIÓN

Marco Normativo

Constitución Provincial

Ley de Expropiaciones 5708

Declaración de Utilidad Pública y Sujeto a Expropiación de los Bienes Necesarios

PLAN DE COMPENSACIÓN DE SUPERFICIES A EXPROPIAR

EXPROPIACIÓN:

Medio Jurídico por el cual un bien es transferido de un dominio privado a otro público, con fundamento legal en la declaración de utilidad pública, recibiendo el titular dominial afectado, una suma de dinero en concepto de indemnización.

**PROCEDIMIENTO
ADMINISTRATIVO
EXPROPIATORIO**

**PROCEDIMIENTO
JUDICIAL
EXPROPIATORIO**

PLAN DE COMPENSACIÓN DE SUPERFICIES A EXPROPIAR

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO:

- **Contacto con el propietario afectado.**
- **Solicitud de otorgamiento de la posesión de las superficies afectadas**
- **Elaboración y notificación del monto indemnizatorio al propietario afectado**
- **Suscripción de convenio de avenimiento expropiatorio.**
- **Dictado de Resolución Aprobatoria del convenio de avenimiento expropiatorio**
- **Pago de Indemnización al propietario afectado.**
- **Inscripción de la superficie expropiada a favor del fisco.**