



Evaluación Ambiental y Social (ESA) del Aeródromo de Concordia

Versión Final

Banco Interamericano de Desarrollo

9 de Agosto, 2018

Version 1.0

Contenido

1	Resumen Ejecutivo	5
2	Descripción del Proyecto.....	7
2.1	Proyecto Aeródromo de Concordia.....	7
2.1.1	Objetivo	7
2.1.2	Situación Actual.....	7
2.1.3	Obras a Realizar	16
2.2	Centros de Informes Turísticos	19
2.2.1	Objetivo	19
2.2.2	Desarrollo	19
2.3	Señalización y Cartelería Turística.....	21
2.3.1	Objetivo	21
2.3.2	Desarrollo	22
3	Marco Legal e Institucional del Estudio	28
3.1	Marco Legal.....	28
3.1.1	Acuerdos Internacionales.....	28
3.1.2	Normativa Nacional	28
3.1.3	Normativa Provincial	29
3.1.4	Legislación Específica para la Evaluación de Impacto Ambiental y Social del Proyecto	30
3.1.5	Políticas Estándares del BID Activadas.....	35
3.2	Marco Institucional.....	38
3.2.1	Organismos Públicos Responsables de la Ejecución del Proyecto	38
3.2.2	Organismos Públicos Provinciales con Injerencia en el Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto	41
4	Diagnóstico Ambiental y Social	45
4.1	Delimitación Geográfica	45
4.1.1	Provincia Entre Ríos	45
4.1.2	Departamento Concordia	45
4.1.3	Área de Influencia del Proyecto	46
4.2	Aspectos Físicos	54
4.2.1	Geología.....	54
4.2.2	Geomorfología y Topografía	55
4.2.3	Suelos.....	56
4.2.4	Hidrografía.....	58
4.2.5	Clima	61
4.3	Aspectos Biológicos	63
4.3.1	Contexto Biogeográfico del Área de Influencia del proyecto.....	63
4.3.2	Vegetación y Flora	66

4.3.3	Fauna	72
4.3.4	Áreas Protegidas y/o Reconocidas como Clave para la Biodiversidad	82
4.3.5	Bienes y Servicios Ecosistémicos.....	92
4.3.6	Amenazas Históricas a la Biodiversidad en el Área de Influencia Directa e Indirecta Ambiental.....	94
4.3.7	Evaluación de Criterios de Hábitat Natural Crítico	96
4.3.8	Resumen de Potenciales Hábitats Naturales Críticos	97
4.4	Aspectos Socioeconómicos y Culturales	98
4.4.1	Caracterización Sociodemográfica	98
4.4.2	Caracterización Económica	104
4.4.3	Usos del suelo	107
4.4.4	Organizaciones de la Comunidad y Percepción frente al Proyecto	111
4.4.5	Patrimonio Cultural.....	113
4.4.6	Pueblos Indígenas.....	115
5	Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales	118
5.1	Metodología	118
5.2	Principales Acciones del Proyecto	118
5.3	Principales Factores Ambientales y Sociales afectados por el Proyecto	119
5.4	Matriz de Interacción	119
5.5	Análisis y Valoración de los Impactos.....	121
5.5.1	Impactos sobre el Medio Físico	121
5.5.2	Impactos sobre el Medio Biótico	128
5.5.3	Impactos sobre el Medio Socioeconómico y Cultural	131
5.5.4	Impactos transfronterizos	135
6	Desastres Naturales	137
6.1	Objetivos de la Evaluación de Riesgos Naturales	137
6.2	Definiciones Básicas	137
6.2.1	Amenaza Natural.....	137
6.2.2	Riesgo	137
6.2.3	Desastre Natural	137
6.2.4	La OP-704 sobre Gestión del Riesgo de Desastres del BID.....	137
6.3	Amenazas y Riesgos Naturales en el entorno del Proyecto.....	138
6.4	Riesgos Hidrológicos.....	140
6.4.1	Inundaciones Fluviales.....	140
6.4.2	Tormentas de Vientos	143
6.4.3	Riesgo de Sequías.....	143
6.4.4	Riesgo Sísmico	143
6.4.5	Riesgos que el Proyecto puede Exacerbar	144
7	Plan de Gestión Ambiental y Social.....	146
7.1	Plan de Gestión del Ruido.....	146
7.1.1	Medidas Operacionales	147
7.1.2	Medidas Preventivas	148

7.1.3	Medidas remediadoras.....	149
7.2	Plan de Gestión de Residuos Sólidos.....	149
7.2.1	Procedimientos operativos para el manejo de RRSS	150
7.3	Plan de Gestión de Sustancias Peligrosas	154
7.3.1	Manejo de Materiales Peligrosos.....	154
7.3.2	Manejo de Combustibles.....	155
7.3.3	Manejo de Aceites, Lubricantes, Solventes y Agentes Desengrasantes	156
7.3.4	Manejo de Material Inflamable.....	156
7.4	Plan de Gestión de Aguas de Escorrentía y Residuales	157
7.5	Plan de Gestión de Calidad de Aire	158
7.6	Plan de Contingencias.....	160
7.6.1	Derrames de Hidrocarburos.....	160
7.6.2	Incendios	162
7.7	Plan de Gestión de Riesgo de Desastres	163
7.7.1	Mitigación de Riesgo Hídrico	163
7.7.2	Riesgo de Inundaciones.....	164
7.7.3	Mitigación del Riesgo Geológico y del Riesgo Sísmico.....	165
7.7.4	Sistema de Prevención y Respuesta de Riesgos y Amenazas Naturales	165
7.8	Plan de Gestión de la Biodiversidad	165
7.8.1	Flora y Vegetación	165
7.8.2	Fauna	166
7.8.3	Hábitats Naturales y Hábitats Naturales Críticos.....	168
7.8.4	Compensación de Impactos a la Biodiversidad.....	168
7.9	Plan de Monitoreo y Gestión Adaptativa para Hábitats Naturales Críticos	169
7.10	Plan de Participación y Comunicación Social.....	171
7.10.1	Procedimiento de Aviso de Obra y Señalización Preventiva	172
7.10.2	Mecanismo de Gestión de Inquietudes, Quejas y Reclamos.....	172
7.11	Plan de Transversalización del Enfoque de Género.....	174
7.11.1	Mecanismo para Promover la Participación de las Mujeres en las Consultas.....	174
7.11.2	Mecanismo para Promover el Empleo de las Mujeres	175
7.11.3	Mecanismo para Prevenir y Actuar frente al Acoso Sexual	176
7.12	Plan de Gestión del Tráfico	178
7.13	Plan de Preservación del Patrimonio Cultural Físico.....	179
7.14	Plan de Salud y Seguridad Ocupacional.....	180
7.14.1	Planes de Capacitación de Salud y Seguridad.....	180
7.14.2	Control de Riesgos Laborales.....	183
7.14.3	Inspecciones Internas	184
7.15	Supervisión Ambiental y Social de la Construcción y de la Operación	184
8	Presupuesto del PGAS	186
9	Bibliografía.....	189

1 Resumen Ejecutivo

El presente estudio tiene como objetivo la Evaluación Ambiental y Social (ESA) del Proyecto de rehabilitación y reacondicionamiento de las instalaciones del Aeródromo Comodoro Juan José Pierrestegui (COC) de Concordia, localizado en el Departamento Concordia de la Provincia Entre Río, República Argentina. Asimismo, incluye la evaluación de la instalación de Centros de Informes Turísticos y de señalización turística y cartelería necesaria para la región de Salto Grande. Estas intervenciones se realizarán dentro del marco de Planes Estratégicos Territoriales de las localidades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay), las cuales vienen colaborando en toda una serie de iniciativas de integración binacional.

La ESA se realizó en el marco de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como así también el Decreto de la Provincia de Entre Ríos N° 4977/9 (y sus modificatorios) que reglamenta la Ley Nacional Argentina N° 25675, “Ley General del Ambiente”, estableciendo los procedimientos para los Estudios de Impacto Ambiental de las obras o actividades a desarrollarse en el territorio provincial que pudieran afectar el ambiente.

El estudio comprende el Diagnóstico Ambiental y Social del área de influencia del Proyecto, la Identificación y Valoración de Impactos Ambientales y Sociales, y el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).

El Diagnóstico Ambiental y Social considera los medios físico, biótico, socioeconómico y cultural y se realizó principalmente a partir de la consulta de fuentes de información secundaria, con excepción de la parte biótica para la cual se efectuó un relevamiento de campo. Asimismo, se incluyen los resultados de la Consulta Significativa realizada el 5 de julio de 2018 (ver Anexo Informe de Consulta Significativa).

La metodología para la Identificación y Valoración de Impactos comprendió las siguientes etapas: i) la identificación de las principales acciones del proyecto a ejecutar; ii) la identificación de los principales factores ambientales y sociales presentes en el área de influencia del proyecto; iii) la elaboración de la matriz de interacción entre las acciones del proyecto y los factores ambientales y sociales identificados; y iv) el análisis y valoración de los impactos ambientales y sociales generados por el proyecto. Finalmente, se elaboró el PGAS que contiene las medidas para el control de los impactos ambientales y sociales esperados en la construcción y operación del proyecto.

Los impactos ambientales y sociales de signo negativo que fueron identificados en la etapa de construcción del proyecto son muy puntuales y localizados principalmente dentro de los límites de la propiedad del aeródromo. En la etapa de la de operación del proyecto, los impactos son de tipo moderado en tanto no afectan significativamente a ninguno de los factores considerados. Por su parte, los impactos positivos se concentran mayormente en la etapa de operación del proyecto, y coinciden con los objetivos del mismo vinculados a promover el desarrollo socio-económico de la región dentro del marco de la integración binacional (Argentina-Uruguay).

A fin de controlar dichos impactos durante la ejecución del proyecto, se diseñaron las siguientes medidas incluidas en el PGAS: Plan de Gestión de Ruido; Plan de Gestión de Residuos Sólidos; Plan de Gestión de Sustancias Peligrosas; Plan de Gestión de Aguas de Escorrentía y Residuales; Plan de Gestión de Calidad de Aire; Plan de Contingencias; Plan de Gestión de Riesgo de Desastres; Plan de Gestión de la Biodiversidad; Plan de

Monitoreo y Gestión Adaptativa para Hábitats Naturales Críticos; Plan de Participación y Comunicación Social; Plan de Transversalización del Enfoque de Género; Plan de Gestión del Tráfico; Plan de Preservación del Patrimonio Cultural Físico; Plan de Salud y Seguridad Ocupacional; y Supervisión Ambiental y Social de la Construcción y la Operación.

2 Descripción del Proyecto

2.1 Proyecto Aeródromo de Concordia

2.1.1 Objetivo

El objetivo del Proyecto es rehabilitar y reacondicionar las instalaciones del actual Aeródromo Comodoro Juan José Pierrestegui de Concordia (COC, por su identificación aeronáutica de la IATA¹), así como ampliar su pista hasta los 2000 m, para recibir aeronaves de mayor porte lo cual requiere de trabajos de construcción para cumplir con la normativa argentina de aeropuertos existentes. El proyecto se realizará dentro del marco de los Planes Estratégicos Territoriales de las localidades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay), las cuales vienen colaborando en toda una serie de iniciativas de integración binacional.

El 4 de julio de 2017, ambas ciudades plasmaron en la ciudad de Salto un documento en el que mostraban su interés por desarrollar diferentes proyectos de integración regional, entre los que se encuentra la readecuación del Aeródromo de Concordia en la Provincia de Entre Ríos. De este modo, se busca promover la vinculación entre ambas localidades y mejorar las ventajas competitivas de los distintos sectores productivos.

2.1.2 Situación Actual

De acuerdo a dos informes realizados en el año 2017 por la Administración Nacional de Aviación Civil Argentina (ANAC), se reporta deficiencias tanto en la pista actual (Denominada 3/21) como en otros elementos de la infraestructura aeronáutica (lado aire y lado tierra).

El aeródromo es una estación aérea civil de cabotaje² de uso público que se encuentra situada en el sector norte de la ciudad. Se ubica a 10 km del área céntrica de la ciudad y 4.5 km al sudoeste de la presa de Salto Grande. Fue inaugurado en el año 1962. La figura 1 muestra la ubicación del aeródromo.

¹ La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) asigna un código a cada aeropuerto del mundo.

² Desplazamiento que realiza una aeronave o una embarcación entre distintos lugares de un mismo país.

Figura 1: Ubicación del Aeródromo de Concordia.

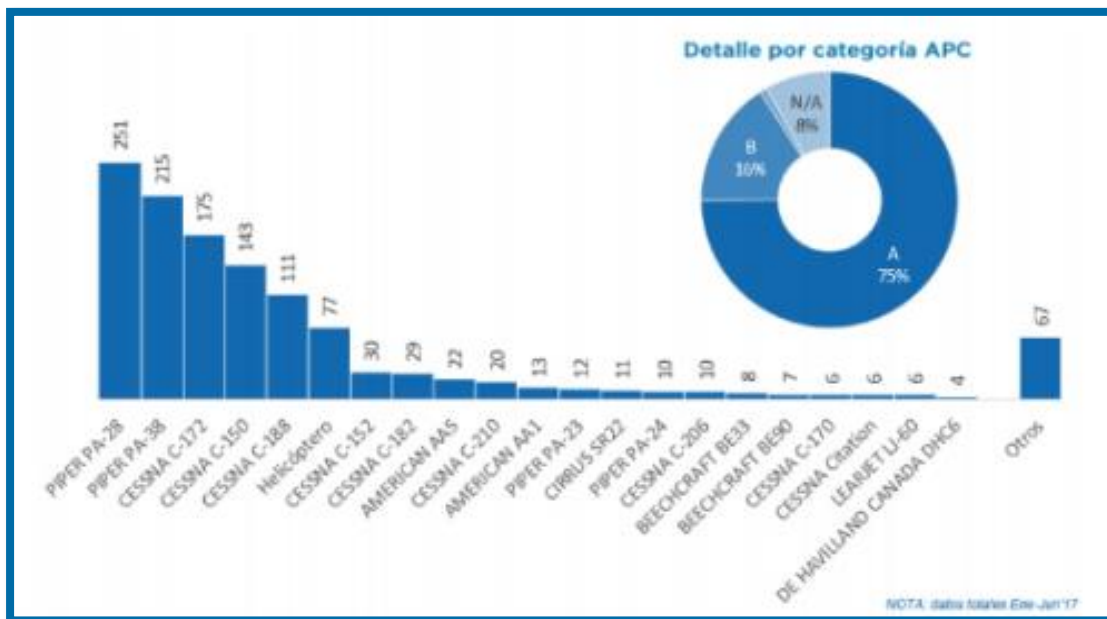


Fuente: Google Maps, 2018.

El aeródromo tiene una huella de 94 ha. y cuenta con una sola pista, plataforma de aeronaves y una terminal de pasajeros de un solo nivel con una superficie aproximada de 257 m². La pista actual es de asfalto y tiene 1600 m de largo, 30 m de ancho y una inclinación de 0.6° hacia el norte pudiéndose utilizar en dos direcciones.

El aeródromo se encuentra habilitado legalmente por la ANAC. El último operador aeronáutico canceló sus rutas en el año 2012. Presenta movimientos de aeronaves de aviación general y escuela de vuelo, siendo la totalidad de las operaciones de clave A y B. No presenta movimientos de aeronaves comerciales. La cantidad de operaciones anuales es muy baja, con una media de aproximadamente 10 movimientos diarios y 1 movimiento por hora. En la siguiente figura se muestra los movimientos por tipo de aeronaves de enero a junio 2017.

Figura 2: Movimientos por tipo de aeronaves. Enero a Junio 2017. Aeródromo de Concordia.



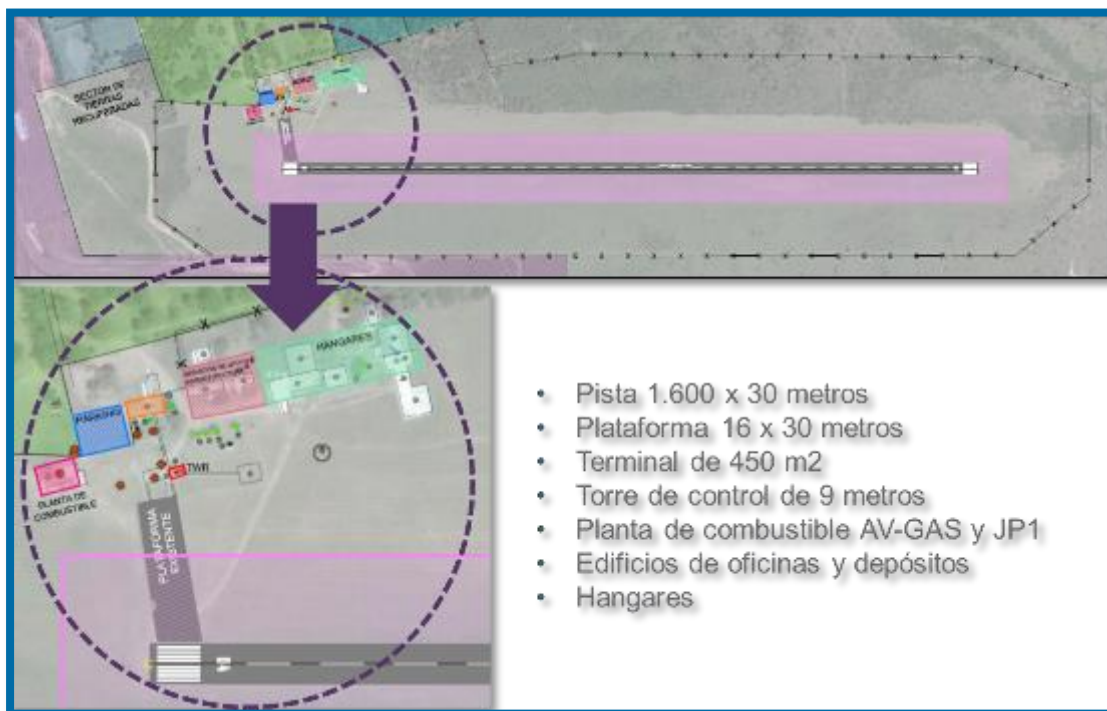
Fuente: Administración del Aeródromo Concordia, 2017.

2.1.2.1 Infraestructura Existente

Como se indicó anteriormente, el aeródromo no cuenta con los componentes requeridos por la normativa argentina vigente, por lo cual se proyecta los trabajos de rehabilitación y de readecuación.

La infraestructura existente relacionada a los componentes del aeródromo y el estado general en el que se encuentra en la actualidad se describen en la figura siguiente:

Figura 3: Infraestructura existente del aeródromo de Concordia.



Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

El Plano 01 anexo a este ESA, presenta la configuración actual del aeródromo de Concordia con mayor detalle.

- Pista 03-21

La pista existente denominada 03-21 presenta una longitud de 1600 m y un ancho de 30 m, construida en pavimento flexible con superficie de concreto asfáltico. Dichas dimensiones no son suficientes para la operación de las aeronaves previstas (Clave 4C). La resistencia del pavimento informada no es suficiente para la operación regular de aeronaves Boeing 737-800W de mayor peso. Será necesario realizar tareas de rehabilitación y ampliaciones geométricas del pavimento.

Por otra parte el estado del pavimento es regular con múltiples fallas superficiales, requiriendo realizarse tareas de mantenimiento.

Las franjas de pista se encuentran libres y con pendientes suaves en un ancho de hasta 150 m desde el eje de pista, excepto en la zona de plataforma actual donde hay algunas edificaciones como la torre de control, que junto con la misma plataforma se encuentran afectando la superficie de transición de pista.

La figura siguiente muestra el estado actual de la pista de aterrizaje del aeródromo.

Figura 4: Vista del perfil transversal de la pista.

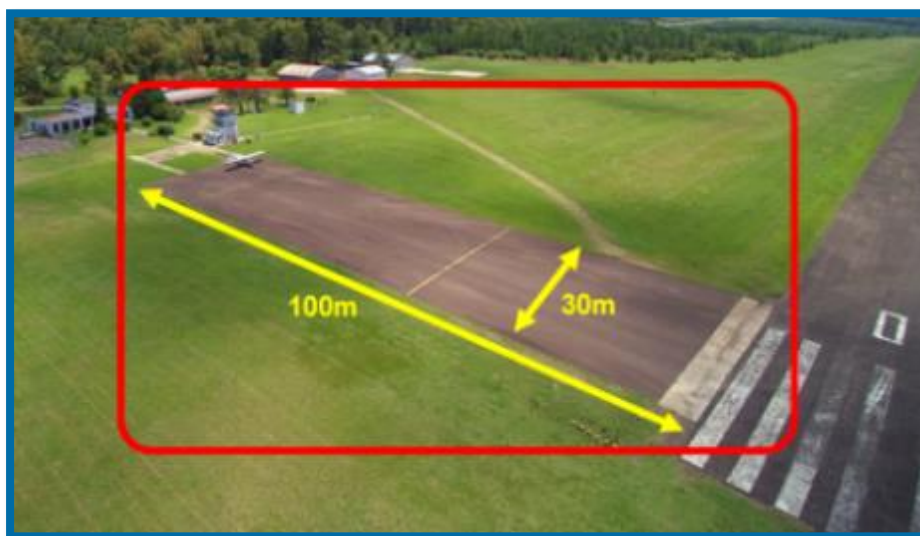


Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

- Calle de rodaje y plataforma

La calle de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves se desarrollan en el mismo sector rectangular de pavimento de concreto asfáltico adyacente a la pista. El área utilizada como plataforma de estacionamiento de aeronaves posee una dimensión de 30 m por 16 m y se encuentra parcialmente dentro de la franja de seguridad de pista, en incumplimiento de la normativa vigente. Dicho pavimento presenta un estado de deterioro superficial, presentando un estado bueno con leve fisuración.

Figura 5: Vista aérea de rodaje y plataforma.



Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

- Ayudas visuales

La pista cuenta con señales pintadas de umbral, señal designadora y eje, las cuales presentan un estado regular. Recientemente se pintaron fajas laterales de ancho menor al mínimo normativo. El balizamiento corresponde a umbral, fin de pista, luces de borde de pista. No cuenta con balizamiento ni sistema de luces de aproximación. No presenta Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión (PAPI, por sus siglas en inglés) en ninguna cabecera.

- Radioayudas

El aeropuerto no cuenta con ninguna radioayuda. Las operaciones son solamente en condiciones VFR.

- Torre de control

La torre de control existente se desarrolla en tres plantas y 9 m de altura. Se encuentra frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves en la cabecera 03. La distancia al borde de pista es de 115 m aproximadamente lo que la ubica dentro de la superficie de transición de pista.

Será necesario construir una nueva torre de control en un lugar que no perfore las superficies limitadoras de obstáculos y demoler la torre existente.

Figura 6: Vista aérea de torre de control existente.



Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

- Planta de combustible

La planta de combustible existente es de propiedad de Yacimiento Petrolíferos Fiscales (YPF S.A.) y se desarrolla en un área de 560 m² aproximadamente. Dentro del predio de la planta se encuentra un edificio desarrollado en una planta y los tanques de AV-GAS (subterráneo) y JP1 (aéreo). La planta se ubica a una distancia de 100 m del borde de la pista.

Figura 7: Vista aérea de la planta de combustible.



Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

Figura 8: Vista de la Planta de Combustible



Fuente: Visita de campo, 2018.

La capacidad de los tanques de combustibles es de 10000 litros (AV-GAS) y 50000 litros (JP1). La capacidad disponible es de 50000 litros para el tipo JET A1 y 25000 litros para el tipo AV-GAS 100 LL.

La planta se encuentra en buenas condiciones operativas y cuenta con un sistema de cunetas perimetrales de evacuación de seguridad.

- Edificio terminal

La terminal existente se desarrolla en un área de 450 m² aproximadamente. La misma se desarrolla en una planta de altura media de 4 m y se ubica a una distancia de 160 m del borde de la pista encontrándose fuera de la franja de pista.

Figura 9: Vista aérea del edificio terminal existente.

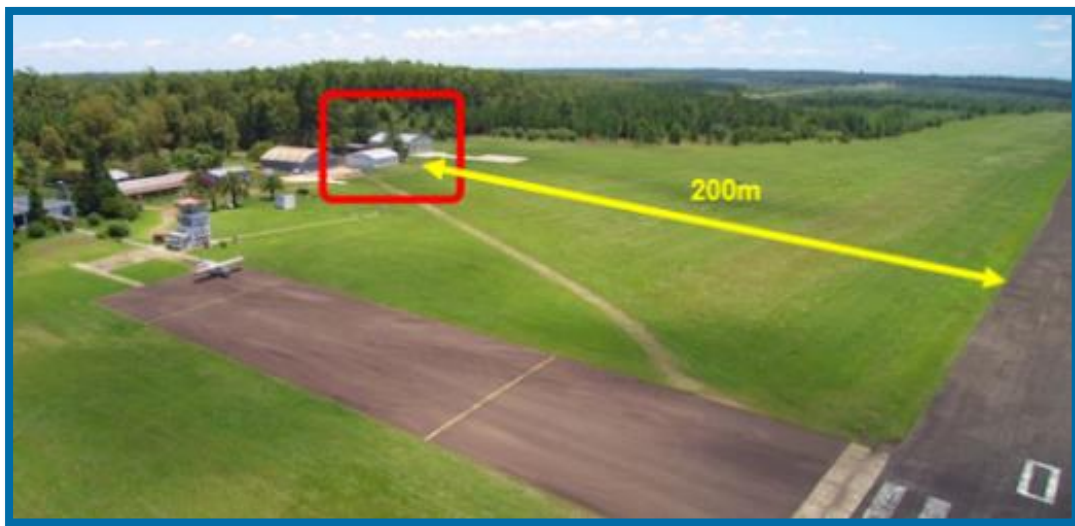


Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

- Edificios de oficinas, depósitos y hangares

Al norte de la terminal se ubican edificios de oficinas, depósitos y hangares. Los mismos presentan distintas alturas entre 4 a 9 m y se ubican a una distancia de 170 a 200 m del borde de la pista encontrándose fuera de la franja de pista, y justo por debajo de la superficie de transición.

Figura 10: Vista aérea de los edificios de oficinas, depósitos y hangares.



Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

- Sistema de abastecimiento de agua

El aeródromo cuenta con un pozo de agua subterránea de una profundidad aproximada de 28 m (información proporcionada durante la visita de campo). El pozo tiene bombas sumergibles que llevan el agua a una cisterna de aproximadamente 2500 litros de capacidad y distribuye el agua por gravedad a los punto de abastecimiento de agua

internos. Los predios de los alrededores se abastecen de agua subterránea mediante pozos y tanques elevados.

Figura 11: Tanque de agua elevado.



Fuente: Visita de campo, 2018.

- Sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas

El aeródromo cuenta con un sistema biodigestor de tratamiento de las aguas residuales domésticas enterrado, el cual está ubicado detrás de las oficinas existentes. Este sistema colapsa cuando se producen precipitaciones abundantes ya que no está debidamente diseñado. El efluente de este sistema se vierte directamente y sin tratamiento previo al área forestada aledaña al aeródromo, caracterizada la presencia de árboles de eucalipto. La figura siguiente muestra la tapa del biodigestor enterrado ubicado detrás de las oficinas existentes del aeródromo.

Figura 12: Tapa de concreto de biodigestor.



Fuente: Visita de campo, 2018.

- Sistema de tratamiento de aguas de escorrentía

El aeródromo no cuenta con un sistema de manejo de agua de escorrentía. La precipitación que cae se canaliza por gravedad al centro y lados de la pista de aterrizaje. Debido a la topografía, las aguas de escorrentía principalmente drenan hacia el norte.

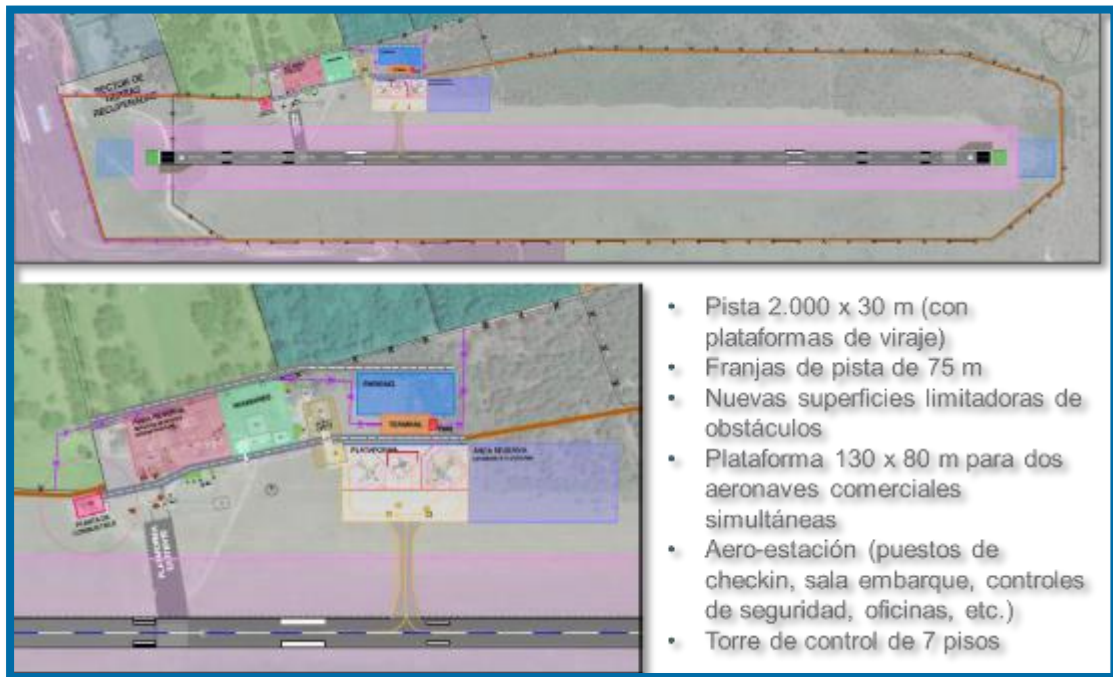
- Sistema de gestión de residuos sólidos

La recolección de residuos sólidos generados por los pasajeros y empleados en el edificio terminal y el sector de oficinas del aeródromo, se realiza 3 veces a la semana por la empresa Hermsid, la cual traslada los residuos al Centro de Reciclado Municipal "El Abasto" localizado a 8 km del aeropuerto. No se recogen los residuos de las aeronaves. Existen receptores de basura y tachos de reciclaje en la terminal.

2.1.3 Obras a Realizar

A fin de lograr el objetivo de readecuación del Aeródromo de Concordia se proyectan las siguientes obras de infraestructura:

Figura 13: Obras proyectadas para el Aeródromo de Concordia.



Fuente: Proyectos y Estudios Especiales S.A., 2018.

El plano 02 y 03 que se anexa a este ESA muestra con mayor detalle las obras proyectadas.

- Nuevos pavimentos para aeronaves
 - Se deberá realizar un saneamiento del suelo existente de baja calidad, mediante excavación del suelo existente y relleno con suelo seleccionado.
 - Las estructuras para ampliación de pista y nueva calle de rodaje serán en pavimento de concreto asfáltico con base y subbase, apoyado sobre el suelo seleccionado de saneamiento.
 - La plataforma será de pavimento de hormigón con subbase, sobre el suelo seleccionado de saneamiento.
 - La estructura existente en pista se repavimentará mediante recrecido con mezcla asfáltica.
 - En los extremos de la nueva pista se deberá realizar el relleno del terreno pudiendo utilizar el material de las excavaciones.
- Nuevas ayudas visuales a la navegación
 - Se realizará el nuevo señalamiento diurno de pista, rodaje y plataforma.
 - Se ejecutará a nuevo el balizamiento de pista (borde, umbral y fin de pista).
 - Se ejecutará balizamiento en la nueva calle de rodaje y plataforma (borde).
 - Se incluirán sistema PAPI en ambas cabeceras de pista.
- Ayudas instrumentales a la navegación
 - Se aplicará un sistema de aproximación instrumental de no precisión mediante VOR.
 - Se aplicará un sistema de aproximación Global Navigation Satellite System (GNCS, por sus siglas en inglés) mediante GPS (Empresa Argentina de Navegación Aérea - EANA).
- Otros equipamientos

- Se proveerá una estación meteorológica automática tipo AWOS (Automated Weather Observing System).
- Nuevas vialidades
 - Se construirá una calle de servicio que conecte la planta de combustible, los edificios de oficinas, hangares y el futuro Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) con la nueva plataforma.
 - Se prolongará el acceso existente, en sentido norte siguiendo el alambrado hasta encontrar la futura terminal.
 - Se construirá un nuevo parking, ubicado frente a la futura terminal, con mayor capacidad y mejor distribución.
- Nuevo camino perimetral
 - Se realizará un camino perimetral continuando la calle de servicio, ejecutado con material granular estabilizado como ripio o RAP.
- Edificio terminal de pasajeros y torre de control
 - Se ejecutará un nuevo edificio terminal con capacidad para operar aeronaves de pasajeros de gran porte: hall, puestos de check-in, control de seguridad, sala de embarque, recogida de equipaje, zonas comerciales, baños, oficinas.
 - Se ejecutará una torre de control con visual a ambas cabeceras de pista.
 - Se adecuarán los edificios existentes para el funcionamiento de: SMN (Servicio Meteorológico Nacional), ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil Argentina), EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea), PSA (Policía de Seguridad Aeroportuaria Argentina), ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos de Argentina), SEI (Servicio de Saneamiento y Extinción de Incendios), etc.
- Modificación del cerco perimetral
 - Se adecuará el cerco perimetral al nuevo extremo de pista en el sur.
 - Se adecuará el cerco perimetral alrededor de la planta de combustible para cumplir con las medidas de seguridad requeridas.
 - Se modificará el cerco existente para separar el sector público del sector aeronáutico en la nueva terminal de pasajeros.

Dichas obras, requerirán de las siguientes tareas:

- Movimiento de suelos para relleno y nivelación de franjas.
- Pavimento de concreto asfáltico para pista y rodaje, y nuevas vialidades.
- Pavimento de hormigón para plataforma.
- Edificio terminal de pasajeros y torre de control.
- Balizamiento de pista.
- Ayudas a la navegación.
- Camino perimetral para seguridad.

2.2 Centros de Informes Turísticos

2.2.1 Objetivo

Esta intervención tiene por objeto llevar a cada espacio que integra la región de Salto Grande³ información turística sobre este destino binacional, compartiendo como base de apoyo con los municipios y prestadores de servicios que la integran.

De este modo, se busca:

- La difusión de las bondades turísticas, culturales y recreativas del territorio, en espacios eventuales de concentración turística, como por ejemplo las principales Fiestas Nacionales y Provinciales que se desarrollan en la región.
- Tener presencia con elementos promocionales móviles en carreras pedestres, ciclísticas, triatlones, actividades y competencias acuáticas, entre otros, que requieren desplazamiento por parte de organizadores, competidores y público.
- Brindar en ocasiones puntuales de la agenda anual, promoción de la región Salto Grande fuera de la misma, ya sea en la República Oriental del Uruguay, como también en el resto del territorio provincial entrerriano y nacional argentino, proyectando audiovisuales, con juegos interactivos y merchandising necesarios.

2.2.2 Desarrollo

Se prevé la adquisición de 03 módulos móviles y desmontables para Información Turística, los cuales se ubicarán en lugares estratégicos, de fácil acceso y visibilidad por parte de los turistas; en forma semi permanente en infraestructuras preexistentes, pudiendo utilizar su área de estacionamiento, circulación externa, cuerpos de sanitarios y cocina.

- Características de los módulos:
 - Medidas externas: 12 m de largo x 2.50 m ancho x 2.6 m alto.
 - Construcción modular SUPERMOD: terminado y equipado, 30 m².
 - Muebles de equipamiento de las oficinas: sillas, escritorios.
 - Kit Tecnológicos: 2 TV de 49 pulgadas, 2 aire acondicionados, 2 computadoras.
 - Servicios de Grúa de Montaje in situ en cada lugar.
 - Características: las unidades fijas son autosustentables, no requieren ningún tipo de obra civil para su implantación. Kit autosustentable de energías renovables (termo tanque solar, pantallas solares). Carteles de información turística. Biodigestor. Grupo Electrógeno 8500w.
 - Paneles pre armados con doble cara de chapa pintada y aislación interior en EPS de 50 mm de espesor y de 30 kg/m³ de densidad.
 - Piso: fenólico de 22 mm aplicado sobre parrilla con tratamiento antihumedad, con revestimiento en piso vinilo.
 - Aberturas: 1 puerta de acceso de 4000 x 2050 mm, 4 paños corredizos, en perfil de aluminio anodizado, con vidrio 3+3 laminado. 2 puertas placa de 600 x 2000 mm, entradas privado y entrada baño.

³ La región de Salto Grande comprende seis ciudades y localidades que se vinculan con el surgimiento y desarrollo de la Represa de Salto Grande: Concordia, Federación y Santa Ana localizadas en la provincia de Entre Ríos en la República Argentina y Salto, Villa Constitución y Belén pertenecientes al Departamento Salto en la República Oriental del Uruguay. Fuente: https://www.saltogrande.org/region.php#navconcordia_es (Revisado: 23.07.2018).

- Cortina y Toldo: 1 cortina metálica de 4000 x 2000 mm, con motor. Toldo de 4000 x 2000 mm sobre puerta de acceso, con brazos invisibles de aluminio y apertura manual.
- Garantía mínima de 2 años. Asistencia técnica de 1 año.

Figura 14: Modelo de módulo propuesto.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

Los módulos se emplazarán sobre suelo nivelado pudiendo estar o no conectado a la red eléctrica.

- Emplazamiento de los módulos:
 - 1. Ruta Nacional 14 – Ingreso Norte a la región: Km 296, a metros del ingreso a la ciudad de Federación, contiguo a Estación de Servicio YPF. El sector ofrece amplio estacionamiento, cuerpo de sanitarios, proveeduría, combustible.
 - 2. Ruta Nacional 14 – Inmediaciones de Ingreso a Concordia: Km 248, a 5 minutos del primer ingreso sur de Concordia. El sector ofrece parador, hotel, regionales, sanitarios, amplio estacionamiento.
 - 3. Ruta Nacional 12 – Ingreso Sur a la provincia de Entre Ríos: Frente a ingreso a Ibicuy. Policía Caminera (durante el verano, en este punto funciona una oficina de informes turísticos ubicada en un tráiler perteneciente a otro organismo provincial). El sector posee baños cercanos, proveedurías y puesto caminero.

Figura 15: Emplazamiento propuesto para los Centros de Informes Turísticos.



Fuente: Elaboración propia con base en datos provistos por el Gobierno de Entre Ríos, 2018.

2.3 Señalización y Cartelería Turística

2.3.1 Objetivo

Esta intervención tiene por objeto diseñar e implementar un plan de señalización turística con el fin de facilitar el ingreso, distribución, permanencia y egreso de visitantes, orientando a la demanda en cuestiones vinculadas a los servicios, atractivos y equipamiento turístico, y al desplazamiento entre los diferentes destinos de la Región Salto Grande para generar circuitos.

A fin de lograr dicho objetivo, se propone:

- Releva todas las necesidades de señalización en la región, identificando puntos clave de ingreso y egreso de visitantes a cada localidad, de vinculación entre

áreas, travesías y circuitos de la región y de servicios tales como atractivos turísticos, lugares de interés, referencias históricas, alojamientos, establecimientos gastronómicos, espacios públicos, centros comerciales, terminales de ómnibus y aeropuerto, información turística, agencias de viajes, templos religiosos.

- Generar señalización en ruta, en acceso a localidades, zonas urbanas, indicación y distribución hacia los atractivos, locativos referenciales de los atractivos, cartelería iconográfica.
- Proporcionar equipamiento moderno cumpliendo con las normativas vigentes, y materiales resistentes, a fin de garantizar su perdurabilidad
- Definir información a suministrar: utilización de correcta iconografía, textos en español, inglés y portugués, panel háptico, y zócalo para identificación visual de la Región de Salto Grande.

2.3.2 Desarrollo

A continuación se sintetizan las características de la señalización y cartelería propuestas:

- Señales S 10
 - Ubicación: en los espacios físicos laterales de las Rutas Nacionales Nº 12, 14, 130, 168 y 127; en la Av. Monseñor Rosch (Concordia); en los Puentes Internacionales Colón-Paysandú, Salto Grande y Galeguaychú-Fray Bentos; y en el Puente Rosario-Victoria de ingreso a Entre Ríos.
 - Información que brinda: nombres de las localidades de la región y flecha direccional correspondiente.
 - Aspectos técnicos para la colocación: los carteles tienen un tamaño de 2.20 m de alto x 1.10 m de ancho. No se requiere obra civil. Las bases se montan con morteros para el correcto anclaje de las mismas.
 - Cantidad: 41 carteles en la región Salto Grande y 24 carteles fuera de la misma.

Figura 16: Modelo de Señal S 10.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

Figura 17: Ubicación propuesta para las Señales S 10.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

REFERENCIAS

- ① Ruta Nacional Nº 12 - Salida puente Brazo Largo - Cantidad: 1
- ② Ruta Nacional Nº 12 - Ingreso a Ibicuy - Cantidad: 1
- ③ Ruta Nacional Nº 12 - Ingreso a Villa Paranacito - Cantidad: 1
- ④ Ruta Nacional Nº 12 - Intersección Ruta Nacional Nº 14 - Cantidad: 3
- ⑤ Ruta Nacional Nº 14 - 3 Ingresos a Gualaguaychú - Cantidad: 3
- ⑥ Ruta Nacional Nº 14 - Intersección Ruta Provincial 20 - Cantidad: 2
- ⑦ Ruta Nacional Nº 14 - 2 Ingresos a Concepción del Uruguay - Cantidad: 3
- ⑧ Ruta Nacional Nº 14 - Intersección Ruta Nacional Nº 135 - Cantidad: 2
- ⑨ Puente Internacional Colón - Paysandú - Cantidad: 2
- ⑩ Ruta Nacional Nº 130 - San José - Colón - Cantidad: 4
- ⑪ Ruta Nacional Nº 130 - Villa Elisa - Cantidad: 2
- ⑫ Ruta Nacional Nº 14 - Acceso a Parque Nacional El Palmar - Cantidad: 2
- ⑬ Ruta Nacional Nº 14 - Ubajay - Cantidad: 2
- ⑭ Ruta Nacional Nº 14 - Intersección con Ruta Nacional Nº 18 - Cantidad: 4
- ⑮ Ruta Nacional Nº 14 - Accesos a Concordia - Cantidad: 4
- ⑯ Ruta Nacional Nº 14 - Acceso a Salto Grande - Cantidad: 2
- ⑰ Avenida Monseñor Rosch, Concordia - Cantidad: 3
- ⑱ Puente Internacional Salto Grande - Cantidad: 2
- ⑲ Ruta Nacional Nº 14 - Intersección con Ruta 28 - Cantidad: 3
- ⑳ Ruta Nacional Nº 14 - Ingreso a Federación - Cantidad: 3
- ㉑ Ruta Nacional Nº 14 - Ingreso a Chajarí - Santa Ana - Cantidad: 4
- ㉒ Ruta Nacional Nº 14 - Ingreso Norte a Provincia de Entre Ríos - Cantidad: 2
- ㉓ Puente Rosario - Victoria Ingreso a Entre Ríos - Cantidad: 2
- ㉔ Ruta Nacional Nº 168 - Ingreso a Entre Ríos - Cantidad: 2
- ㉕ Ruta Nacional Nº 12 - Ingreso Norte a Entre Ríos - Cantidad: 2
- ㉖ Ruta Nacional Nº 127 - Ingreso Norte Entre Ríos - Cantidad: 2
- ㉗ Puente Gualaguaychú - Fray Bentos - Cantidad: 2

- Señales S 6
 - Ubicación: espacios públicos municipales (plazas, oficinas de informes o inmediaciones de atractivos relevantes).
 - Información que brinda: descripción del sitio, información general, mapa de la región, fotografías, planos y pictogramas.
 - Aspectos técnicos para la colocación: los carteles tienen forma de prisma de 4 caras. 3 m de alto x 1 m de ancho. No requiere obra civil.
 - Cantidad: 8 carteles.

Figura 18: Modelo de Señal S 6.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

- Señales S 8
 - Ubicación: vía pública municipal hacia el ingreso un atractivo o conjunto de atractivos naturales, culturales o históricos de la localidad y región.
 - Información que brinda: descripción del atractivo, mapa y plano de ubicación, pictogramas y servicios cercanos.
 - Aspectos técnicos para su colocación: cartel constituido por 2 paneles, de 2.20 m de alto x 1 m de ancho el primero y 70 cm. de ancho el segundo. No requiere obra civil.
 - Cantidad: 47 carteles.

Figura 19: Modelo de Señal S 8.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

- Señales S 12
 - Ubicación: vía pública municipal hacia el ingreso del servicio al turista.
 - Información que brinda: servicios al turista (centros de salud, policía, baños públicos, oficinas de informes, correo, embarcaderos, paradas de taxis, casino, campos de golf, complejos de piscinas, etc.).
 - Aspectos técnicos para la colocación: los carteles poseen 3.50 m de altura x 70 cm de ancho. El panel con información se ubica a 2.50 m de altura. No requiere obra civil.
 - Cantidad: 136 carteles

Figura 20: Modelo de Señal S 12.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

- Señales S 13
 - Ubicación: veredas públicas en las intersecciones de calles.
 - Información que brinda: orientación turística o direccional.
 - Aspectos técnicos para la colocación: los carteles se componen de un caño y 3 paneles en la parte superior grandes y 4 chicos. altura de 3.50 m. No requiere obra civil.
 - Cantidad: 300 carteles.

Figura 21: Modelo de Señal S 13.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

- Letras corpóreas y logotipos de localidades
 - Ubicación: lugares públicos característicos de las localidades
 - Información que brinda: nombre de la localidad.
 - Aspectos técnicos para la colocación: letras de 1 m de alto y 70 cm de ancho. Se apoyan sobre estructuras móviles. No requieren obra civil.
 - Cantidad: 15 localidades.

Figura 22: Modelo de Letras corpóreas.



Fuente: Gobierno de Entre Ríos, 2018.

3 Marco Legal e Institucional del Estudio

3.1 Marco Legal

3.1.1 Acuerdos Internacionales

Tabla 1: Acuerdos Internacionales.

Norma
Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (OEA, 1948). Incorporado a la Constitución Nacional Argentina de 1994.
Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas (ONU, 1948). Incorporado a la Constitución Nacional Argentina de 1994.
Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ONU, 1966). Ratificado por Ley Nacional Argentina Nº 23.313 (1986).
Convención Americana sobre Derechos Humanos "Pacto de San José de Costa Rica" (OEA, 1969). Ratificada por Ley Nacional Argentina Nº 23.054 (1984).
Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes (1989). Ratificado por Ley Nacional Argentina Nº 24.071 (1992).
Convenio sobre la Diversidad Biológica (ONU, 1992). Ratificado por Ley Nacional Argentina Nº 24.375 (1994).
Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (ONU, 2007).
Convención sobre la Eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (ONU, 1979). Ratificada por Ley Nacional Argentina Nº 23.179 (1985).
Convenio 156 de la OIT sobre los Trabajadores con responsabilidades familiares (1981). Ratificado por Ley Nacional Argentina Nº 23.451 (1986).
Declaración de la OIT relativa a los Principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento (1998).
Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre -CITES- (1973). Aprobada por Ley Nacional Argentina Nº 22.344 (1980).
Convención sobre la Conservación de las especies migratorias de animales silvestres -CMS- (1979). Aprobada por Ley Nacional Argentina Nº 23.918 (1991).
Acuerdo Marco sobre el Medioambiente del MERCOSUR. Aprobado por Ley Nacional Argentina Nº 25.841 (2003).

3.1.2 Normativa Nacional

Tabla 2: Normativa Nacional.

Norma
Constitución Nacional Argentina (1994).
Ley Nacional Nº 26.994 - Código Civil y Comercial (2015).
Ley Nacional Nº 25.675 - Ley General de Ambiente (2002).
Ley Nacional Nº 22.351 - Parques y Reservas Naturales (1980).

Norma
Ley Nacional N° 22.421 - Protección de la Fauna Silvestre (1981).
Ley Nacional N° 22.428 - Fomento a la Conservación de Suelos (1981).
Ley Nacional N° 23.919 - Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (1991).
Ley Nacional N° 25.688 - Régimen de gestión ambiental de aguas (2002).
Ley Nacional N° 25.831 - Presupuestos Mínimos. Derecho a la información pública ambiental (2003).
Ley Nacional N° 13.273 - Promoción Forestal. Ley Nacional N° 21.990/79 - Defensa de la Riqueza Forestal. Modificatoria de la Ley N° 13.273.
Ley Nacional N° 26.331 - Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos (2007).
Ley Nacional N° 24.051 - Residuos Peligrosos (1991).
Ley Nacional N° 25.612 - Gestión integral de residuos industriales y de actividades de servicios (2002).
Ley Nacional N° 25.743 - Protección del patrimonio arqueológico y paleontológico (2003).
Decreto Nacional N° 254/1998 - Plan para la Igualdad de Oportunidades entre Varones y Mujeres en el Mundo Laboral.
Ley Nacional N° 19.587 - Higiene y Seguridad en el trabajo (1979).
Ley Nacional N° 24.557 - Riesgos de Trabajo.

3.1.3 Normativa Provincial

Tabla 3: Normativa Provincial.

Norma
Constitución de la Provincia de Entre Ríos (2008).
Decreto Provincial N° 4.977/09 y su modificatorio N° 3.237/10 - Evaluación de Impacto Ambiental.
Ley Provincial N° 9.032 - Amparo Ambiental
Ley Provincial N° 5.295 - Áreas Naturales Protegidas.
Ley Provincial N° 8.967 - Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas.
Ley Provincial N° 7.728 - Adhesión a la Ley Nacional N° 22.428 de Conservación de suelos. Ley Provincial N° 8.318 - Conservación de Suelos.
Ley Provincial N° 9.172 - Aguas y Decreto Reglamentario N° 7.547.
Ley Provincial N° 9.509 - Protección y Conservación de Fauna (adh. L. N. N° 22.421).
Ley Provincial N° 9.663/2005 - Declara de interés provincial la protección del género Prosopis (Ñandubay, algarrobo blanco y negro) y declara áreas protegidas a las colonizadas por estas especies en la provincia de ER.
Ley Provincial N° 8.880 - Adhesión a la Ley Nacional 24.051 de Residuos Peligrosos.
Ley Provincial N° 6.599/80 Ley de Plaguicidas (1980): DECRETO Reglamentario N° 279/2003 DECRETO N° 279 - ANEXO I - Registro de Aplicadores DECRETO N° 279 - ANEXO II - Receta Agronómica

Norma
DECRETO N° 3.202 -Tasas de Inscripción
DECRETO N° 4371 - Inscripción de máquinas de arrastre
RESOLUCION 47/04 - Prohibición pulverización en casco urbano
RESOLUCION 49/04 – Restricción de aplicaciones en espejos de agua
RESOLUCION 127/97 - Matriculación de máquinas aplicadoras
Ley Provincial N° 9.291 - Incendios - Uso del fuego.
Ley Provincial N° 9.686 - Preservación del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico.
Norma N° 9.586/2006. Bienes arqueológico- Ley N° 9.586/2006. Bienes arqueológicos paleontológicos. Esta ley es concordante con la Ley Nacional N° 25.743 y su Decreto Reglamentario.
Decreto 4.933/02. Declara como "Monumento Natural Provincial al Cardenal amarillo (Gubernatrix cristata).
Decreto 5.942/04. Declara como "Monumento Natural Provincial al Tordo amarillo (Xanthopsar flavus).
Resolución 228/2007. Declara como "especies protegidas" a la Palmera Yatay (Butia yatay) y Palmera Pindó (Syagrus romansofianum). Dirección General de Recursos Naturales, Forestación y Economías Alternativas.
Código de Ordenamiento Urbano de la Municipalidad de Concordia. 2004.

3.1.4 Legislación Específica para la Evaluación de Impacto Ambiental y Social del Proyecto

3.1.4.1 Decreto de la Provincia de Entre Ríos N° 4977/9

La Ley Nacional Argentina N° 25675 "Ley General del Ambiente", sancionada en 2002, 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 (art. 1).

La norma establece la evaluación de impacto ambiental como uno de los Instrumentos de la política y la gestión ambiental (art. 8); determinando que toda obra o actividad que, en el territorio argentino, sea susceptible de degradar el ambiente 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 (art. 11).

Al respecto del procedimiento, la ley dicta que los interesados (personas físicas o jurídicas) en desarrollar obras o actividades, comenzarán con la presentación de una declaración jurada en la que manifiesten si dichas acciones afectarán el ambiente; y que las autoridades competentes determinarán la presentación o no de un estudio de impacto ambiental, cuyos requerimientos estarán detallados en una ley particular (art. 12). Asimismo, se establece que dichos estudios deberán contener como mínimo una descripción detallada del proyecto a realizar, la identificación de las consecuencias sobre el ambiente y las acciones destinadas a mitigar los efectos negativos (art. 13).

El Decreto de la Provincia de Entre Ríos N° 4977/9 (y sus modificatorios) reglamenta la Ley Nacional N° 25675, nombrando a la Secretaría de Ambiente como la Autoridad de Aplicación, facultándola para aprobar o rechazar los Estudios de Impacto Ambiental de las obras o actividades a desarrollarse en el territorio provincial que pudieran afectar el ambiente.

De acuerdo con el Artículo 7º del citado decreto, el proponente del proyecto deberá presentar ante la Autoridad de Aplicación, una Carta de Presentación, la cual debe estar acompañada de una constancia de conformidad del sitio elegido expedido por el Municipio correspondiente. La Secretaría de Ambiente de Entre Ríos determinará en base al análisis de dichos documentos la categoría ambiental del emprendimiento, a saber:

- Categoría 1: De Bajo Impacto Ambiental, cuando no presentan impactos negativos o, estos sean mínimos, dentro de lo tolerado y previsto por la legislación vigente; o cuando el funcionamiento del emprendimiento o actividad involucre riesgos o molestias mínimos a la población y al ambiente.
- Categoría 2: De Mediano Impacto Ambiental, cuando pueden causar impactos negativos moderados, pudiendo eliminarse o minimizarse sus efectos mediante medidas conocidas y fácilmente aplicables; o cuando el funcionamiento del emprendimiento o actividad constituya un riesgo potencial moderado y en el caso de emergencias o accidentes puedan ocasionar daños moderados a la comunidad, al ambiente o a los bienes materiales.
- Categoría 3: De Alto Impacto Ambiental, cuando pueden presentar impactos ambientales negativos significativos, contemple o no el proyecto medidas de prevención o mitigación; o cuando el funcionamiento del emprendimiento o actividad constituya un riesgo potencial alto y en caso de emergencias o accidentes pueden llegar a ocasionar daños graves a la comunidad, al ambiente o a los bienes materiales (art. 11º).

De acuerdo a la categoría asignada al emprendimiento, el proponente deberá presentar ante la Autoridad de Aplicación, la siguiente documentación:

- Categoría 1: Carta de presentación.
- Categoría 2 y 3: Carta de presentación y Estudio de Impacto Ambiental (art. 13º).

La Autoridad de Aplicación evaluará el Estudio de Impacto Ambiental presentado por los proponentes de los proyectos de categoría 2 y 3, emitiendo una Resolución donde manifestará la Aprobación o No Aprobación del estudio. Los emprendimientos cuyo Estudio de Impacto Ambiental sea aprobado, recibirán un Certificado de Aptitud Ambiental (art. 21º y 22º).

La vigencia del Certificado de Aptitud Ambiental será de dos (2) años, debiendo el proponente del proyecto solicitar su renovación con dos (2) meses de antelación al vencimiento del mismo. En caso de cambiar las condiciones declaradas en la oportunidad del otorgamiento del Certificado, deberán ser notificadas a la Autoridad de Aplicación, que evaluará la necesidad de ampliar el Estudio de Impacto Ambiental o solicitar uno nuevo (art. 25º y 26º). Asimismo, en caso de producirse impactos ambientales no previstos en el Estudio original, la Autoridad de Aplicación podrá solicitar información adicional para evaluar la afectación y la implementación de medidas correctivas y/o de mitigación (art. 30º).

En el caso de los Organismos Públicos que lleven adelante obras públicas, deberán comunicar a la Autoridad de Aplicación en la etapa de Idea o Pre factibilidad los proyectos a desarrollar. La Autoridad de Aplicación determinará las obras que requieran presentación de Estudio de Impacto Ambiental, los cuales deberán seguir el procedimiento anteriormente descrito (art. 43º, 44º y 45º).

En relación a la participación ciudadana durante el proceso de Evaluación de los Estudios de Impacto Ambiental, la Autoridad de Aplicación llevará adelante alguno de los siguientes procedimientos, según considere pertinente: audiencias públicas, reuniones públicas,

notificación a posibles afectados directos, poner a disposición de los interesados el Estudio para su consulta, la recepción de comentarios por escrito, entre otros. La opinión u objeción de los participantes no será vinculante para la Autoridad de Aplicación, pero en caso de que ésta presente opinión contraria a los resultados alcanzados en el procedimiento de participación, deberá fundamentarla y hacerla pública (art. 57º).

En cuanto a las obras o actividades que se inicien o se modifiquen sin contar con el Certificado de Aptitud Ambiental, o las que no cumplan con las exigencias, seguimiento y controles establecidos en el Decreto, harán pasible al titular del emprendimiento de las siguientes sanciones:

- Revocatoria o caducidad de la licencia, autorización, concesión o permiso.
- Suspensión total o parcial de la obra, proyecto o actividad.
- Clausura total o parcial, temporal o definitiva del establecimiento o edificación (art 58º).

Por último, el Decreto N° 4977/9, establece que la Autoridad de Aplicación podrá aplicar medidas preventivas, como la suspensión o clausura de las actividades y obras que se encuentren en infracción de la norma, hasta tanto se regularice su situación (art. 68º).

De acuerdo a lo informado por el proponente del proyecto (Secretaría Ministerial de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos), una vez finalizado el presente estudio, será presentado a la Autoridad de Aplicación (Secretaría de Ambiente de Entre ríos) a fin de obtener el Certificado de Aptitud Ambiental.

3.1.4.2 Código de Ordenamiento Urbano de Concordia

El Código de Ordenamiento Urbano de Concordia, sancionado en 2004, contiene las normas que rigen todos los asuntos relacionados directa o indirectamente con el ordenamiento territorial de la Municipalidad de Concordia.

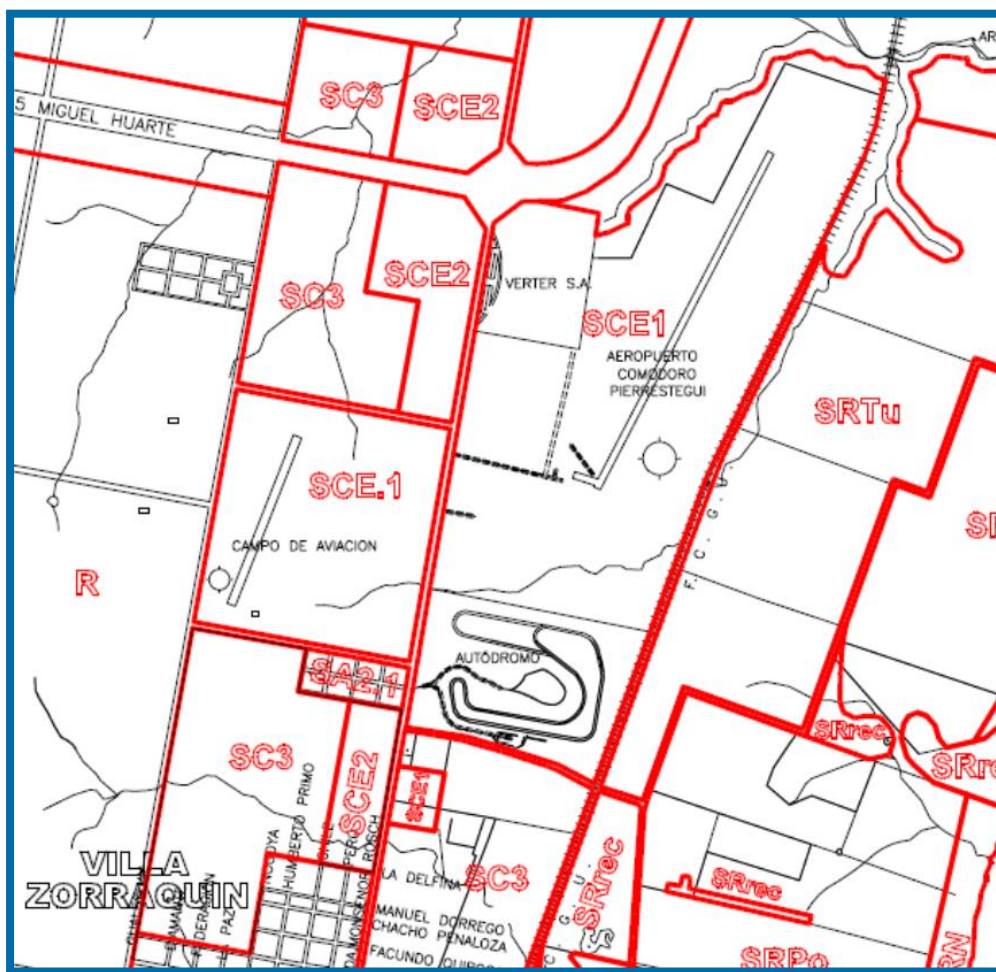
En cuanto a las normas generales de uso del suelo, clasifica el territorio del Ejido en 3 tipos de áreas, con sus respectivas sub-áreas y distritos que regulan el uso del suelo:

- Área Urbana
 - Sub-área Urbana Central (SA1)
 - Centrales (C)
 - Residenciales (R)
 - Equipamiento (E)
 - Industriales (I)
 - Protegido por la Defensa Sur (PDS)
 - Sub-área Urbana Centros Menores (SA2)
 - Sub-área Urbana Centros Menores (SA2)
 - Sub-área Urbana Centros Menores - Distrito 1 (SA2.1)
- Área Complementaria
 - Sub-área Complementaria Industrial (SC1)
 - Parque Industrial (PI)
 - Ampliación Industrial (AI)
 - Sub-área Complementaria Borde de Río (SC2)
 - Sub-área Complementaria Borde Urbano (SC3)
 - Sub-área Complementaria Borde de Lago (SC4)
 - Sub-área Complementaria Turística Distrito 1 (SC4.1)
 - Sub-área Complementaria Equipamiento 1 (SCE1)
 - Sub-área Complementaria Equipamiento 2 (SCE2)
 - Sub-área Complementaria Rural de Producción Orgánica (SRPo)

- Sub-área Complementaria Rural de Recreación y Turismo (SRTu)
- Sub-área Complementaria Rural de Recuperación Territorial (SRrec)
- Sub-área Complementaria de Reserva Natural (RN)
- Área rural

En la siguiente figura pueden observarse las áreas asignadas al territorio donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Concordia y en la tabla a continuación el carácter y las actividades asociadas a cada una de ellas.

Figura 23: Delimitación de áreas de uso del suelo en la zona de proyecto de acuerdo al Código de Ordenamiento Urbano de Concordia.



Fuente: Código de Ordenamiento Urbano de Concordia, 2004.

Tabla 4: Áreas de uso del suelo en la zona de proyecto de acuerdo al Código de Ordenamiento Urbano de Concordia.

Área	Carácter	Actividades
SCE1: Sub-área complementaria Equipamiento 1	Área de equipamiento y recreación de entidades intermedias, autosuficientes, con ingreso único desde Avda. Monseñor Röch.	Equipamientos e infraestructura complementaria existente: recreativo deportivo ("Club de Golf", "Club de Profesionales",

Área	Carácter	Actividades
		“Club los Yaros”, “Autódromo”, etc.), infraestructura aeronáutica (“Aeropuerto Pierrestegui” y “Aero Club Concordia”), turístico terapéutico (“Termas de Concordia”), y de instituciones religiosas.
SCE2: Sub-área Complementaria Equipamiento 2	Área destinada a la localización de equipamiento de uso comunitario, de apoyo a las residenciales y a las de turismo.	Equipamiento turístico complementario: hotelería (hoteles, bungalow, etc.), gastronomía (confiterías, bar, restaurante, pizzerías), usos comerciales complementarios, esparcimiento, y actividades deportivas recreativas.
SC3: Sub-Área Complementaria Borde Urbano	Comprende zonas próximas y/o colindantes a las áreas urbanas. Está destinada a aquellas actividades que sin requerir la habilitación del área al uso urbano efectivo que representan usos típicamente complementarios de las áreas urbanas vecinas.	Actividades deportivas, recreativas, forestales, hortícolas y equipamientos que necesitan fracciones amplias y muy bajos factores de ocupación. Se pretende generar con ella un cinturón verde que limite la ciudad.
SA2.1 Sub-Área Urbana Centros Menores-Distrito 1	Distrito que reafirma su vocación de expansión residencial de Villa Zorraquín, pero con mayor calidad ambiental de su entorno.	La actividad principal es la residencial, admitiéndose como complementarias aquellas otras que se hallen en función de ese uso.

Fuente: Código de Ordenamiento Urbano de Concordia, 2004.

Asimismo, el Código establece los Indicadores de calidad ambiental para las áreas que delimitan los usos del suelo del territorio de Ejido Municipal. En la siguiente tabla se presentan los parámetros fijados para polvo y ruido en las áreas asignadas al territorio donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Concordia.

Tabla 5: Indicadores de calidad ambiental para las áreas de uso del suelo en la zona de proyecto de acuerdo al Código de Ordenamiento Urbano de Concordia.

Área	Aire		Ruido	
	Polvo sedimentable	Partículas en suspensión	Día (7 a 19hs.)	Noche (19 a 7hs.)
SCE1	1,0 mg/cm ² /30 días	150 microgramos/m ³	55 dB (A)	40 dB (A)
SCE2	1,0 mg/cm ² /30 días	150 microgramos/m ³	65 dB (A)	50 dB (A)
SC3	1,0 mg/cm ² /30 días	150 microgramos/m ³	50 dB (A)	35 dB (A)
SA2.1	1,0 mg/cm ² /30 días	150 microgramos/m ³	55 dB (A)	40 dB (A)

Fuente: Código de Ordenamiento Urbano de Concordia, 2004. *Nota: se incluye insonorización de viviendas.

3.1.5 Políticas Estándares del BID Activadas

La política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP 703) fortalece el compromiso del BID con la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos que financia. Esta política reúne un conjunto de directrices que guíen la labor del BID de forma de que la sostenibilidad ambiental se integre transversalmente a los objetivos de desarrollo económico y social de la región.

En la siguiente tabla se resumen las Políticas Operativas del BID que aplican al proyecto.

Tabla 6: Políticas Estándares del BID Activadas.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Diseño de proyecto	Si	El diseño del proyecto debe cumplir con los contenidos de la regulación ambiental y social de Argentina.
B.3 Pre-evaluación y Clasificación	Pre-evaluación y clasificación de la operación	Si	Los proyectos deben ser evaluados y clasificados según sus impactos ambientales y sociales. El Proyecto de readecuación del Aeródromo de Concordia se clasificó como Categoría B.
B.4 Otros Factores de Riesgos	Capacidad Institucional	Si	La institución ejecutora deberá poseer la capacidad suficiente para manejar los varios componentes ambientales y sociales del proyecto.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Si	El proyecto deberá cumplir con los lineamientos establecidos en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).
	Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	Si	El proyecto deberá contener una evaluación, el Plan de participación de las partes interesadas y el Plan de gestión de quejas.
B.6 Consultas	Consultas	Si	Durante la fase de planificación del proyecto se realizó la Consulta Significativa.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Supervisión y Cumplimiento	Si	Durante la fase de construcción se supervisará y monitoreará el cumplimiento de los lineamientos y requisitos acordados en el Contrato de Préstamo y el PGAS.
B.8 Impactos Transfronterizos	Impactos Transfronterizos	Si	Los impactos de la operación están localizados en Argentina y Uruguay.
B.9 Hábitats Naturales	Hábitats Naturales Críticos	Si	El Área de Influencia del proyecto comprende Hábitats Naturales Críticos. Sin embargo, no se espera que la operación afecte significativamente a estos hábitats. El PGAS contiene medidas de control de dichos impactos.
B.9 Sitios Culturales	Sitios Culturales Críticos	No	La operación no impactará sitios de importancia cultural crítica. Los procedimientos en el caso de presentarse hallazgos arqueológicos

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes
			están contenido en el PGAS.
B.10 Materiales Peligrosos	Uso de Materiales Peligrosos	Si	Los trabajos de construcción incluirán el uso y la generación de materiales peligrosos. El manejo de estos debe realizarse acorde a los lineamientos de la legislación nacional y el PGAS.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Inclusión de medidas para reducir o eliminar la contaminación	Si	La operación generará impactos ambientales los cuales deberán ser mitigados a través de las medidas incluidas en el PGAS.
B.12 Proyectos en Construcción	No aplica	No	No aplica
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No aplica	No	No aplica
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No aplica	No	No aplica
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No aplica	No	No aplica
B.16 Sistemas Nacionales	No aplica	No	No aplica
B.17 Adquisiciones	Adquisiciones	Si	Los requisitos del PGAS deben incluirse en los contratos de las empresas de construcción y de operación. Las adquisiciones deben realizarse siguiendo la legislación nacional.
OP-704 Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres			
A.2 Análisis y Gestión de Escenario de Riesgos Tipo	-	No	No se espera que la operación exacerbe los riesgos de desastres naturales.
A.2 Gestión de Contingencia (Plan de respuesta a	-	Si	La obra debe cumplir con las actividades de gestión del riesgo de

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes
emergencias, Plan de seguridad y salud de la comunidad, Plan de higiene y seguridad ocupacional)			desastres incluidas en el PGAS.
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y Participación Efectiva de Mujeres y Hombres	-	Si	Las mujeres deberán tener las mismas oportunidades y será promovida su participación en las consultas públicas. El PGAS contiene medidas para tal fin.
Aplicación del análisis de Riesgo y Salvaguardias	-	No	No aplica
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis.	-	Si	Se deberá sociabilizar la ESA, el PGAS y otros documentos del proyecto, con las poblaciones del área de influencia.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	-	Si	

Fuente: Políticas del BID, adaptación de RINA para este proyecto, 2018.

3.2 Marco Institucional

3.2.1 Organismos Públicos Responsables de la Ejecución del Proyecto

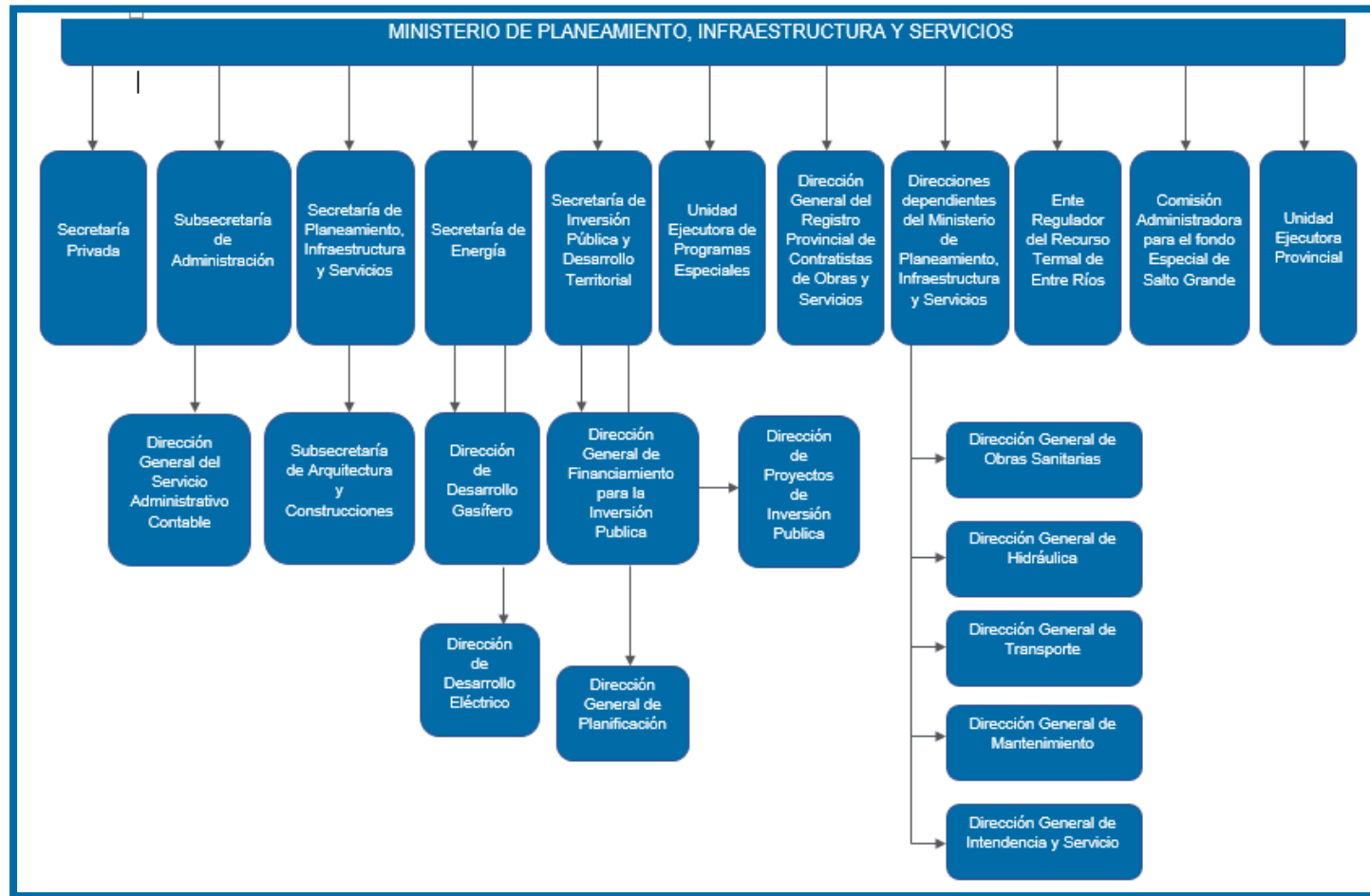
La administración y supervisión de la ejecución del proyecto será realizada por la Secretaría Ministerial de Planeamiento, Infraestructura y Servicios, a través del Unidad Ejecutora Provincial (UEP). La Secretaría es el organismo del Estado Provincial entrerriano encargado, entre otras cuestiones, de:

- Planificar la totalidad, de la infraestructura de redes, equipamiento y dotaciones, priorizar la cartera de proyectos, servicios públicos esenciales y obras en materia de transporte, comunicaciones, energía, vivienda, recursos hídricos, saneamiento, vialidad, educación, salud, seguridad, gobierno, contención social, cultura, deporte y medio ambiente, en coordinación con cada una de las áreas respectivas.

- Entender en la planificación, programación, diseño, proyección, ejecución, inspección, supervisión y conservación de las obras públicas provinciales o nacionales delegadas, en tanto que las mismas sean ejecutadas por Organismos de la Administración Pública centralizadas que actúen bajo la órbita de su dependencia.
- Ejercer la fiscalización administrativa y la conducción técnica de las obras públicas en jurisdicción provincial, a través de los Organismos de su dependencia y en tanto que los mismos sean financiados por el Tesoro Provincial.
- Entender en todo lo inherente a estudios, proyectos, uso, ocupación, construcción, ampliación, remodelación, reparación y demolición de todos los edificios públicos provinciales y nacionales en proceso de transferencia dominial a la Provincia.
- Entender en la definición de uso, utilización y ocupación de los inmuebles de propiedad o tenencia provincial, como así también en la adquisición de tierra para la ejecución de obras públicas.
- Entender en las instancias de estudio, planificación, proyecto, construcción, operación, mantenimiento, explotación y control de obras sanitarias, agua potable, desagües cloacales, desagües pluviales, efluentes industriales, obras hidráulicas, obras de defensa contra inundaciones, obras de control de erosiones, obras para sistematización del riego, obras de exploración y explotación de aguas subterráneas, obras de navegabilidad, y obras complementarias y afines, en tanto que las mismas sean ejecutadas por los Organismos de su dependencia.
- Ordenar, coordinar, controlar y gestionar el sistema de transporte multimodal de pasajeros y cargas -automotor, ferroviario, fluvial y aéreo y los relacionados a las instancias de estudio, planificación, proyecto, construcción, operación, mantenimiento, explotación y control de obras portuarias, aeroportuarias, de estaciones terminales de trenes y ómnibus, paradores y apeaderos, de centros logísticos de transferencia de cargas, de obras viales, obras ferroviarias, obras de navegabilidad y obras complementarias y afines.
- Participar en la coordinación de acciones y gestiones con organismos nacionales, regionales e internacionales, tanto sean públicos, privados o mixtos, relacionados con la planificación, el desarrollo integral, la asistencia técnica científica y financiera, la cooperación horizontal y la innovación tecnológica aplicada a obras, servicios y ambiente, en la medida que en las mismas tengan incumbencias los Organismos del ámbito de su competencia.

El siguiente organigrama muestra las diferentes divisiones del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos, al cual pertenecen la Secretaría y la UEP.

Figura 24: Organigrama del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos.



Fuente: Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios, 2018.

Por su parte, la UEP es responsable de la coordinación, supervisión e implementación de los programas provinciales que cuentan con financiamiento del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF, Banco Mundial), del BID, del Tesoro Nacional y/o de otros organismos de créditos o subsidios, y en la relación entre el Estado Provincial y dichos organismos. Asimismo, la UEP representa a la Provincia ante la Unidad Ejecutora Central y ante los Organismos Financieros Internacionales.

En cuanto a la implementación de los PGAS de los proyectos, la UEP cuenta con especialistas ambientales contratados específicamente para desempeñar dicha tarea en cada proyecto. En el caso particular del Proyecto de readecuación del Aeródromo de Concordia, de acuerdo con la información proporcionada por personal de la Secretaría durante la elaboración del presente estudio, se prevé la contratación de dos especialistas, uno en materia ambiental/social y otro en higiene y seguridad.

Asimismo, participarán en el proyecto del autódromo de Concordia, la Administración General del mismo, dependiente de la Municipalidad de Concordia, como así también otras instituciones que tienen injerencia en la regulación del sistema aeroportuario nacional:

- Administración Nacional de Aviación Civil Argentina (ANAC): Organismo gubernamental descentralizado responsable de normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina.
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA): Organismo gubernamental descentralizado responsable de fiscalizar y ejecutar infraestructura aeroportuaria; regular los servicios y las actividades comerciales e industriales; y supervisar y regular a los concesionarios y administradores aeroportuarios.
- Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA): Sociedad del estado responsable de la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, y de las instalaciones, infraestructuras y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea.
- Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA): Institución policial con conducción civil responsable de proteger y resguardar la seguridad aeroportuaria.
- Dirección Nacional de Migraciones (DNM): Organismo gubernamental responsable de aplicar la normativa migratoria y de instrumentar las políticas públicas en la materia. Controla las entradas y salidas de personas del país.

En cuanto a la instalación de Centros de Informes Turísticos y de la señalización turística y cartelería necesaria para la región de Salto Grande, además de la Secretaría Ministerial de Planeamiento, Infraestructura y Servicios, participarán:

- Secretaría de Cultura y Turismo de Entre Ríos: Organismo gubernamental responsable de implementar las políticas en materia turística y cultural en la provincia.
- Municipios de la Región Salto Grande.

3.2.2 Organismos Públicos Provinciales con Injerencia en el Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto

- Secretaría de Ambiente - Gobierno de Entre Ríos

La Secretaría de Ambiente se encuentra bajo la órbita del Ministerio de Producción del Gobierno de Entre Ríos. Este organismo es la Autoridad de Aplicación de la normativa ambiental vigente en la provincia, entre las que se encuentra el Decreto N° 4977/09 (y sus

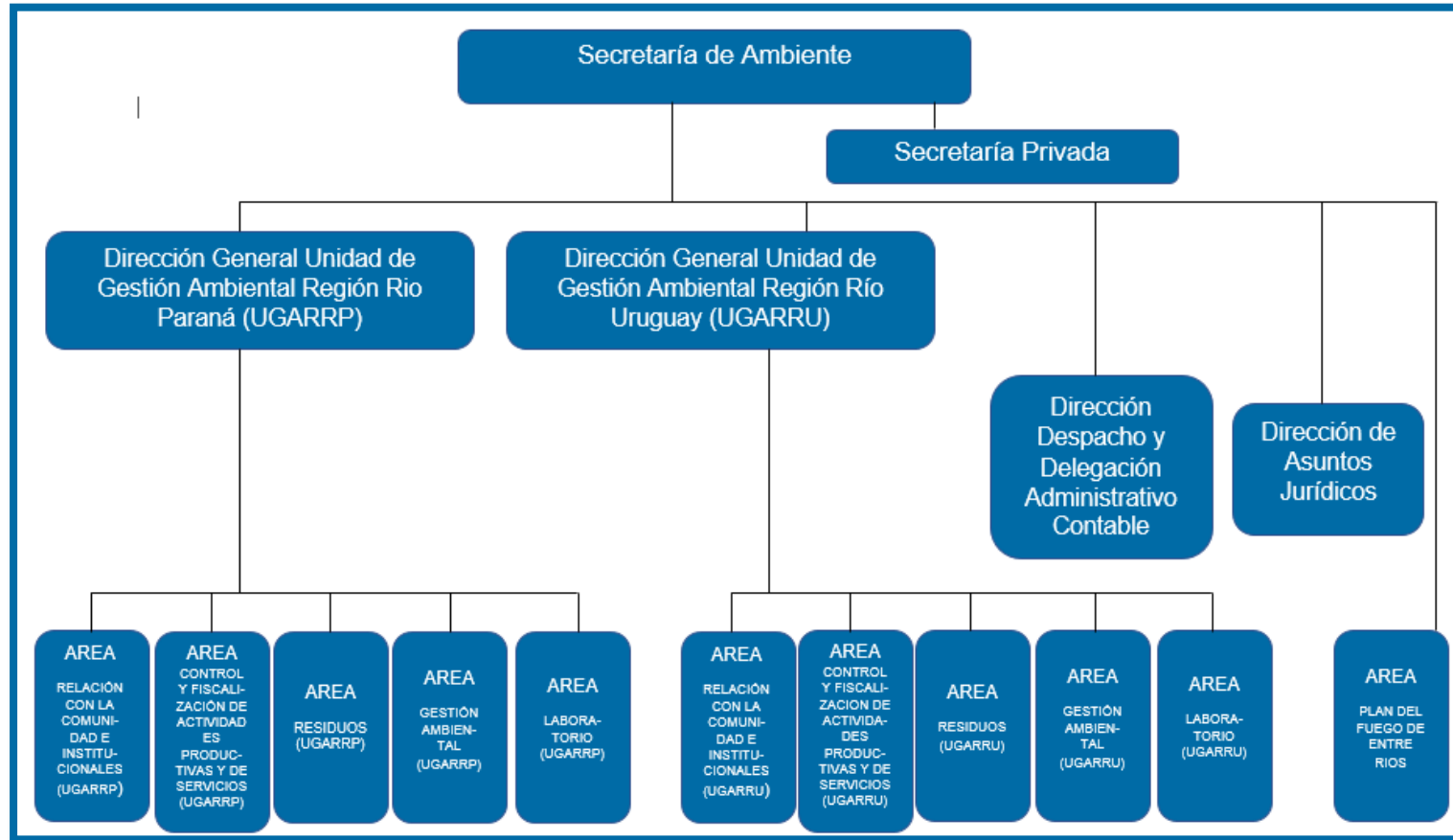
modificatorios) que establece los procedimientos para el Estudio de Impacto Ambiental de las obras o actividades a desarrollarse en el territorio provincial que pudieran afectar el ambiente.

Los objetivos de gestión de la Secretaría son:

- Instalar en las áreas productivas, Industria, Agricultura, Servicios y Turismo la decisión del establecimiento de criterios de Sustentabilidad Económica Ambiental, tomando como base la puesta en vigencia concreta de la legislación existente en la materia, y el diseño de nuevos instrumentos para el logro de este objetivo.
- Promover una evolución cultural en la Ciudadanía Provincial a partir de herramientas educativas para lograr el consenso y generalización del criterio que los recursos naturales que son la base de la actividad económica provincial presente y futura deben ser utilizados Sustentablemente.
- Uso Sustentable de los recursos para esta Secretaria significa: que el patrimonio natural de paisajes, fertilidad, acuíferos, aire, diversidad biológica y biomasa pueden ser utilizados económicamente en la generación de la riqueza que permita la prosperidad y el bienestar de los Entrerrianos, pero garantizando que al final de dicho proceso los elementos sean restituidos al ambiente del que se toman en iguales o mejores condiciones a las que fueron retirados de el para su utilización.
- Heredando a las generaciones futuras el derecho al uso y disfrute del mismo Patrimonio Ambiental que nos ha permitido la calidad del hábitat, de vida y el crecimiento económico hasta el presente.

A continuación se presenta el organigrama de la Secretaría de Ambiente, de acuerdo al Decreto Provincial N° 1506/2012.

Figura 25: Figura: Organigrama de la Secretaría de Ambiente de Entre Ríos.



Fuente: Decreto Provincial Nº 1506/2012.

Bajo la órbita de la Secretaría de Ambiente, la Dirección de Control y Fiscalización es la responsable de atender a todas las actividades y procesos relacionados con la aplicación de la legislación y normativa en materia de Estudios de Impacto Ambiental. Actualmente, para el desarrollo de las tareas que le competen, el área cuenta con dos ingenieros ambientales, una licenciada en biodiversidad y personal de apoyo, entre los que se encuentran licenciados en saneamiento ambiental o ingenieros agrónomos, dependiendo del proyecto particular del que se trate.

Los procedimientos implementados para el control del cumplimiento de las Evaluaciones de Impacto Ambiental y Social, y de los Planes de Gestión correspondientes, se encuentran normados por el Decreto 4977/09. El control se realiza mediante inspecciones en obra e ingreso de documentación (avance de obras, por ejemplo) en el expediente de seguimiento.

En cuanto a la experiencia de la Secretaría con otros proyectos financiados por organismos multilaterales, puede señalarse lo siguiente:

- Plan Provincial de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) para la Provincia de Entre Ríos, financiado por el BID. El proyecto tuvo como objeto formular un Plan Provincial de GIRSU que permitiera identificar lineamientos, acciones y políticas necesarias para lograr el ordenamiento y la mejora de la gestión en la Provincia de Entre Ríos.
- Proyectos de regionalización de la GIRSU, cuyo objetivo es resolver la disposición final de los residuos a través de la construcción de cuatro rellenos sanitarios ubicados en los nodos de Paraná, Concordia, La Paz-Santa Elena y Tierra de Palmares. Las tareas implican la conformación de consorcios municipales y la gestión para la obtención de financiamiento. En el caso del proyecto localizado en el nodo Paraná, uno de los más avanzados, la EIA se encuentra en proceso de desarrollo. Las obras serán construidas con financiamiento del BID.
- Proyecto Incentivos para la Conservación de Servicios Ecosistémicos de Importancia Global, cuyo objetivo es el diseño y evaluación de diferentes mecanismos de pago por servicios ecosistémicos como herramienta para asegurar la conservación y el manejo sustentable a largo plazo de los ecosistemas en Argentina. Se trabaja en campos de 30 productores donde se realiza el monitoreo del estado de carbono en suelo y algunos componentes de la biodiversidad. El proyecto es financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF) e implementado por el PNUD. En Argentina se lleva adelante a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación y en Entre Ríos, entre INTA, UNER y las Secretarías de Ambiente y Producción.
- Proyecto binacional de adaptación al cambio climático, cuyo objetivo es construir resiliencia en las ciudades y ecosistemas costeros vulnerables del río Uruguay, tanto en Argentina como en Uruguay, mediante el desarrollo de instrumentos, herramientas y experiencias para la planificación e implementación de la adaptación, así como la gestión de los impactos y riesgos del cambio y la variabilidad climáticos. El proyecto es conducido por ambos gobiernos y en Argentina abarca sólo a Entre Ríos, por lo que el gobierno provincial forma parte del equipo de trabajo nacional a través de la Secretaría de Ambiente. El proyecto es financiado por el Fondo de Adaptación.

4 Diagnóstico Ambiental y Social

4.1 Delimitación Geográfica

Los componentes del Proyecto descritos anteriormente se desarrollarán en la Región Salto Grande, la cual comprende seis ciudades y localidades que se vinculan con el surgimiento y desarrollo de la Represa de Salto Grande: Concordia, Federación y Santa Ana localizadas en la provincia de Entre Ríos en la República Argentina y Salto, Villa Constitución y Belén pertenecientes al Departamento Salto en la República Oriental del Uruguay⁴.

El Proyecto del Aeródromo de Concordia se localiza en el departamento de Concordia, en la provincia de Entre Ríos, ubicada al noreste de la República Argentina. El aeropuerto limita con el arroyo Ayuí Grande y su corredor biológico por el norte, el Autódromo Concordia por el sur, baños termales por el oeste y áreas desocupadas por el este.

Por su parte, la instalación de los Centros de Informes Turísticos se realizará sobre la Ruta Nacional 14, en el ingreso norte a la región de Salto Grande (Km 296) y en el ingreso a Concordia (Km 248), y sobre la Ruta Nacional 12, en el ingreso sur a la provincia de Entre Ríos, frente a ingreso a Ibicuy. En cuanto a la instalación de la señalización turística y cartelera, se realizará en las distintas ciudades que integran el sector argentino de la región Salto Grande.

4.1.1 Provincia Entre Ríos

La provincia de Entre Ríos está ubicada en la región centro este de la República Argentina, al sur del Continente Americano, con una superficie de 78781 km², ocupa el 2,83 % del total de la superficie del país. Limita al norte con la provincia de Corrientes, al este con la República Oriental del Uruguay, al sur con la provincia de Buenos Aires y al oeste con la provincia de Santa Fe. Geográficamente forma parte de la Mesopotamia Argentina e integra políticamente junto con las provincias de Córdoba y Santa Fe, la Región Centro. De especial relevancia para el MERCOSUR, Entre Ríos cobra importancia por su posición geográfica estratégica que comprende un paso obligado en el eje norte-sur de Argentina con Brasil y el eje este-oeste comprendido por el Corredor Bioceánico que une Uruguay y Chile.

La provincia está organizada en 17 jurisdicciones denominadas departamentos, cada uno con su respectiva ciudad cabecera y una capital provincial, Paraná. Los departamentos son: Paraná, Diamante, Victoria, Galeguay, Galeguaychú, Uruguay, Colón, Concordia, La Paz, Villaguay, Tala, Nogoyá, Feliciano, Federación, Federal, Islas del Ibicuy y San Salvador.

4.1.2 Departamento Concordia

El departamento de Concordia se encuentra en el noreste de Entre Ríos, sobre el río Uruguay. Posee 3259 km² de extensión (el sexto más pequeño de la provincia), y limita al oeste con los departamentos de Federal y Salvador, al norte con el departamento Federación, al sur con el departamento de Colón y al este con la República Oriental del

⁴ Fuente: https://www.saltogrande.org/region.php#navconcordia_es (Revisado: 23.07.2018)

Uruguay, de la cual está separado por el río Uruguay y el embalse de la represa Salto Grande sobre el mismo río.

Además de la ciudad cabecera, homónima, Concordia cuenta entre sus municipios con Colonia Ayuí, Estancia Grande, La Criolla, Los Charrúas y Puerto Yeruá.

Figura 26: Ubicación geográfica del Proyecto.



Fuente: www.diva-gis.org, 2018.

4.1.3 Área de Influencia del Proyecto

El Área de Influencia (AI) de un proyecto es el área donde se prevé la afectación por las actividades del proyecto sobre los diferentes sistemas que comprende el medio ambiente o sobre alguno de sus componentes naturales, sociales o económicos, frecuentemente derivados de los cambios por la infraestructura a construir o de las operaciones del proyecto. El AI de un proyecto puede ser Directa e Indirecta.

4.1.3.1 Área de Influencia Directa

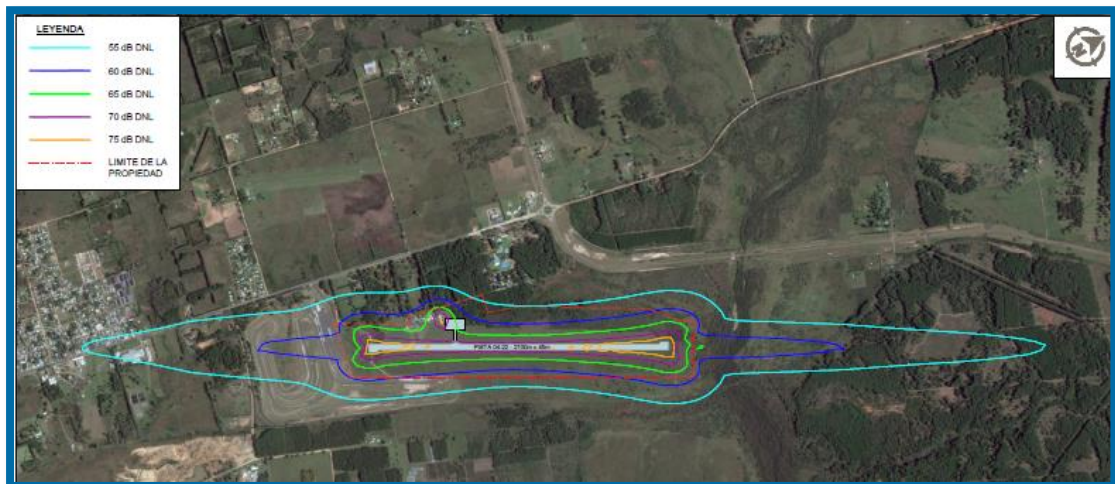
El Área de Influencia Directa (AID) del presente proyecto se centra principalmente en las afectaciones que causarán la readecuación y la operación del Aeródromo de Concordia, ya que los impactos de las otras intervenciones (instalación de Centros de Información Turísticos y señalización y cartelera turística) se consideran mínimos y muy temporales. Para este estudio, se han considerado dos AID: Ambiental y Social.

Área de Influencia Directa Ambiental

Para la delimitación del AID Ambiental física se tomó como referencia las variables físicas causadas durante la operación del aeródromo y relacionadas con el ruido de las aeronaves.

Como se indicó anteriormente, de acuerdo a los Indicadores de Calidad Ambiental establecidos en el Código de Ordenamiento Urbano de Concordia (2004), para las zonas residenciales aledañas al aeródromo el parámetro de Ruido de día (7 a 19 hrs.) es 50 dB y de noche (19 a 7 hrs.) es 35 dB. El AID Ambiental física se extiende hasta donde se registra un nivel de ruido de 35 decibeles.

Figura 27: Área de Influencia Directa con base en Contorno de Ruido modelado



Fuente: Aviotec, 2018.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda para las áreas residenciales y escolares que las medidas de mitigación se implementen en el nivel de 55 dB (A) durante el día. Se debe tener en cuenta que los niveles de ruido experimentados dentro de una casa serán considerablemente más bajos dependiendo de la cantidad de aislamiento acústico en las paredes y el techo, y los tipos de ventanas (Aviotec, 2018).

En el marco del presente proyecto, Aviotec modeló el contorno de ruido de 55 dB (A). El modelamiento con contornos es el método oficial en la industria para predecir el grado de molestia causado por el ruido de las aeronaves y del aeropuerto en las comunidades aledañas. Dicho modelamiento fue realizado por Aviotec, quien utilizó diferentes datos acústicos y operacionales.

Al momento de elaborar el estudio, Aviotec no dispuso de información respecto a proyecciones de movimiento de aeronaves, por lo que se desarrollaron tres posibles escenarios de demanda de tráfico de 20 años para el aeródromo de Concordia. Los escenarios, relacionados al número de vuelos y de entrenamiento, permitieron probar la sensibilidad de los cambios en la demanda de tráfico de aeronaves a la exposición al ruido prevista en el aeropuerto y sus alrededores.

En la tabla siguiente se resume los escenarios modelados por Aviotec para la predicción del ruido.

Tabla 7: Escenarios utilizados para el modelamiento de ruido.

Descripción del Escenario	Área Total de Terreno Comprendido en contornos (Ha)		
	55 dB DNL	60 dB DNL	65 dB DNL
Operaciones de aeronave del año 2017 con la nueva configuración de pista propuesta	113.2	59.6	28.4
Escenario Nro. 1 – Operaciones de Aeronave proyectadas para el año 2038 con la nueva configuración de pista propuesta y con las siguientes suposiciones: <ul style="list-style-type: none"> • La actividad de entrenamiento de vuelo aumenta al 2,8% TCAC (2017-2038). • La actividad general de la aviación para todas las aeronaves de pistón y turbohélice aumenta al 1,9% TCAC (2017-2038); • La actividad de aeronaves a reacción aumenta a una tasa de crecimiento anual de 2,2% (2017-2038); y • Los vuelos regionales programados comienzan en 2018 (avión ATR72-600, 1 movimiento diurno y 1 nocturno, 6 días por semana) y aumentan en un 6% TCAC (2017-2038) 	195.3	81.7	38.3
Escenario Nro. 2 – Operaciones de Aeronave proyectadas para el año 2038 con la nueva configuración de pista propuesta y con las siguientes suposiciones <ul style="list-style-type: none"> • La actividad de entrenamiento de vuelo aumenta al 3,5% TCAC (2017-2038). • La actividad general de aviación para todas las aeronaves de pistón y turbohélice aumenta a 2,4% TCAC (2017-2038); • La actividad de aeronaves no programadas aumenta a una tasa de crecimiento anual de 2,9% (2017-2038); • Los vuelos regionales programados comienzan en 2018 (aeronaves turbohélice, 1 movimiento diurno y 1 nocturno, 6 días por semana) y aumentan a 8% TCAC (2018-2038); • El vuelo en jet de fuselaje estrecho programado comienza en Buenos Aires en 2023 (aeronaves de 90 a 120 asientos, movimientos diurnos, 5 días a la semana) y aumenta a un 5% de TCAC (2023-2038); • Vuelos charter semanales que comiencen en 2021 (aeronaves de 110 a 150 asientos, movimientos diurnos); y • El 3% de toda la actividad de jet no programada se asigna a horas nocturnas. 	267.7	107.5	48.0
Escenario Nro. 3 – Operaciones de Aeronave proyectadas para el año 2038 con la nueva configuración de pista propuesta y con las siguientes suposiciones:	306.8	124.5	56.0

Descripción del Escenario	Área Total de Terreno Comprendido en contornos (Ha)		
	55 dB DNL	60 dB DNL	65 dB DNL
<ul style="list-style-type: none"> La actividad de entrenamiento de vuelo aumenta a 4,4% TCAC (2017-2038). La actividad general de la aviación para todas las aeronaves de pistón y turbohélice aumenta al 3,0% TCAC (2017-2038); La actividad de aeronaves a reacción no programadas aumenta al 3,8% TCAC (2017-2038); Los vuelos programados comienzan en 2018 (aeronave ATR72-600, 1 movimiento diurno y 1 nocturno, 6 días por semana) y aumentan en un 10% TCAC (2018-2038); El vuelo en jet de fuselaje estrecho programado comienza en Buenos Aires en 2023 (aeronaves de 90 a 120 asientos, movimientos diurnos, 5 días a la semana) y aumenta a un 6% de TCAC (2023-2038); Vuelos charter semanales que comiencen en 2021 (aeronaves de 110 a 150 asientos, movimiento de 1 día y 1 de noche) y aumente en un 5% TCAC (2021 a 2038); y El 5% de todas las actividades de pistón, turbohélice y chorro se asignan a horas nocturnas, sin incluir vuelos programados y chárter, ni helicópteros. 			

DNL: Nivel Día y Noche (por sus siglas en Inglés). Ha: Hectáreas.

Fuente: Aviotec, 2018.

Uno de los parámetros a tener en cuenta cuando se analiza los impactos de ruido, es el ordenamiento territorial, ya que los estándares de ruido varían de acuerdo al uso del suelo (residencial, comercial, turístico, industrial, entre otros). Como se indicó anteriormente, el Código de Ordenamiento Urbano de Concordia (2004), establece la zonificación del área de influencia del proyecto como asimismo los parámetros de los indicadores de Calidad Ambiental asociados, lo cual ha sido considerado en esta ESA. Para el área de influencia del proyecto el parámetro de Ruido de día (7 a 19 hrs.) es 50 dB y de noche (19 a 7 hrs.) es 35 dB.

En este marco, cabe señalar que en el escenario 3, basándose en el modelamiento de INM (Modelo Integrado del Ruido, por sus siglas en inglés), el nivel de 55 LAeq (dB (A)) invade ligeramente la zona residencial de Villa Zorraquín, ubicada al sur del aeródromo, cubriendo un área de tierra de aproximadamente 2.74 ha como se muestra en la figura anterior.

Los mapas de contorno de ruidos modelados por Aviotec se presentan como Anexo a esta ESA.

Para la delimitación del AID Ambiental biológica se consideró la remoción de vegetación de forma permanente, causada por los trabajos de reacondicionamiento de aeródromo. El área aproximada de erradicación de forestales es de 15 ha.

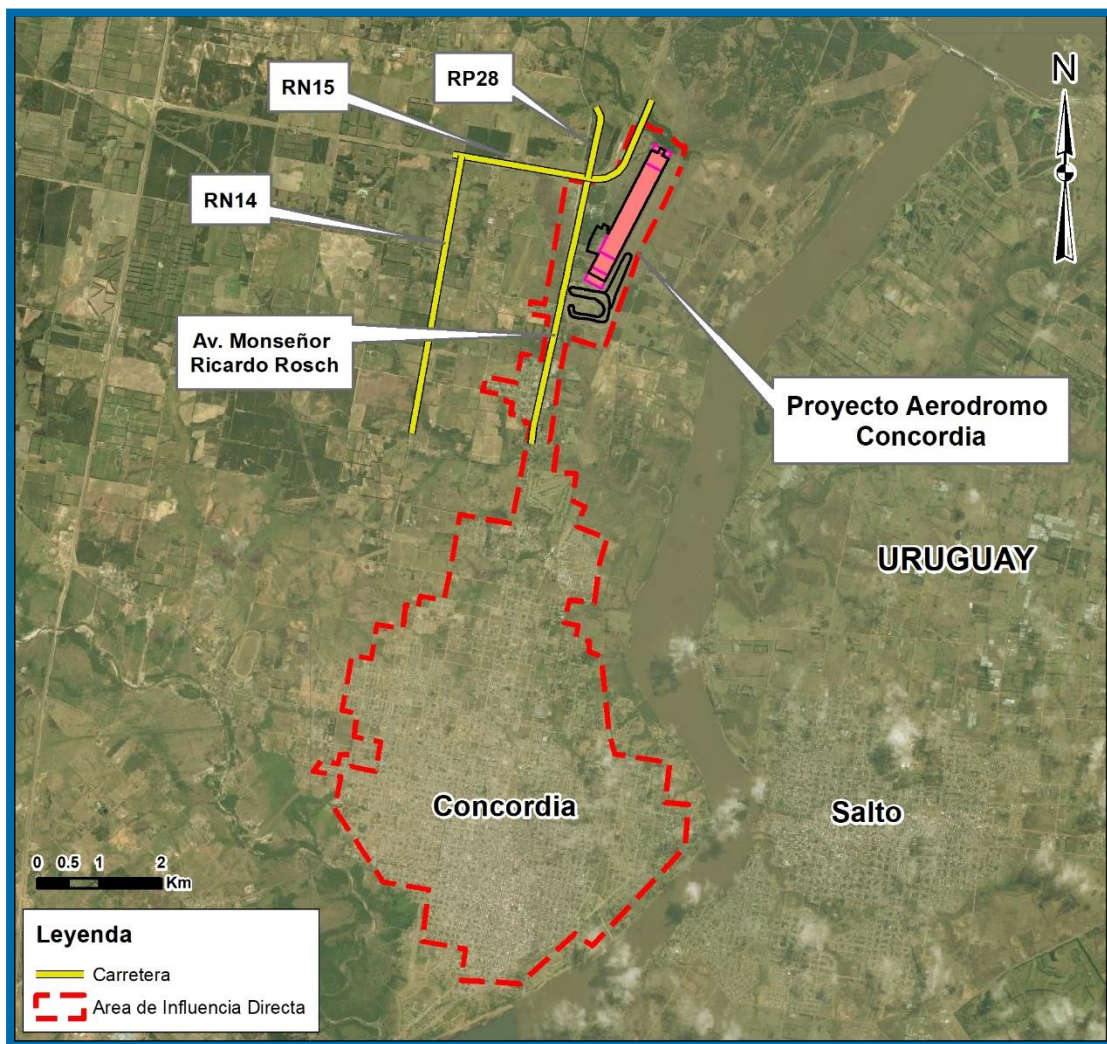
Área de Influencia Directa Social

El AID Social del proyecto es aquella en donde pueden manifestarse significativamente los efectos sobre el medio socioeconómico por la construcción y la operación del proyecto. Comprende el Área Operativa del proyecto, es decir el actual predio del Aeródromo de Concordia y su entorno inmediato, y la Ciudad de Concordia.

Los criterios para la definición del AID Social del proyecto están relacionados a la afectación directa de los factores físicos y biológicos tales como ruido, calidad del aire y calidad del agua, y de los factores socioeconómicos tales como infraestructura, equipamiento y servicios, economía, paisaje y patrimonio cultural físico, que pueda impactar sobre la población residente en las cercanías del Área Operativa del proyecto. Estos criterios refieren a la posible modificación que se pueda generar sobre el espacio en el cual se desarrollan las actividades de la comunidad, en relación al medio circundante y a los recursos disponibles.

En este sentido, puede señalarse que la ciudad de Concordia recibirá los impactos más significativos de la construcción y operación del proyecto, principalmente vinculados a la readecuación y rehabilitación del aeródromo, entre los cuales pueden señalarse molestias a la población por ruido, por contaminación del aire, por incorrecta gestión de los residuos y por obstaculización del tránsito terrestre, afectación del paisaje, riesgo de afectación del patrimonio cultural físico, riesgo de emergencias tecnológicas, e incremento del tráfico terrestre, entre otros.

Figura 28: Área de Influencia Directa Social del proyecto.



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes de Google Earth, 2018.

4.1.3.2 Área de Influencia Indirecta

Área de Influencia Indirecta Ambiental

El Área de Influencia Indirecta (AII) Ambiental biológica comprende el espacio aéreo binacional pues los sobrevuelos de las aeronaves podrían generar impactos y riesgos a avifauna en dicho espacio. Se estima que el mayor impacto a las aves se produciría en el despegue y aterrizaje de las aeronaves pero podrían presentarse colisiones con aves cuando los aviones vuelan a mayor altura. El espacio aéreo binacional comprende un espacio transfronterizo, y por ende los posibles impactos a la avifauna en dicho espacio han activado la OP-703 B.8 del BID.

La siguiente figura muestra las rutas de los vuelos en el espacio aéreo binacional.

Figura 29: Rutas de Vuelos sobre espacio aéreo binacional.



Fuente: Aviotec, 2018.

Área de Influencia Indirecta Social

El AII Social comprende la Región de Salto Grande (Departamentos de Concordia y Federación en Argentina, y de Salto en Uruguay) y el Departamento argentino de Colón. Los habitantes de estas localidades, principalmente los residentes en las ciudades cabeceras de los departamentos, se verán beneficiados por los impactos positivos de la etapa de operación del proyecto, ya que dispondrán de vuelos comerciales y de carga liviana regulares, y las actividades económicas que desarrollan, especialmente la turística, recibirá un impulso por el incremento de la afluencia de visitantes a la zona generada por la disponibilidad de vuelos comerciales y la información turística brindada por en los Centros de Informes y a través de la señalización y cartelera turística.

Figura 30: Área de Influencia Indirecta Social del proyecto.



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes del Instituto Geográfico Nacional (IGN) de Argentina, 2018.

4.2 Aspectos Físicos

4.2.1 Geología

Los componentes más antiguos que constituyen el sustrato de Concordia existen a causa de los basaltos de la Formación Serra Geral, los cuales están presentes en la zona norte de Argentina, en el este de Brasil y en Uruguay. El Triásico Superior de la era Mesozoica fue el período durante el que se desarrollaron estas rocas.

Las rocas en el lecho del Río Uruguay inciden en las características del paisaje del norte de Concordia. Sobre de estas rocas se deposita una capa de arenas y areniscas conglomeradas con un tono rojizo (la Formación Yeruá), que imponen importantes formas en los paisajes de la zona.

Luego de estos depósitos, durante la era Cuaternaria, se acumularon los sedimentos que hoy en día forman parte de los principales suelos del departamento de Concordia. Primero, durante el Plioceno Superior-Pleistoceno Inferior, se depositaron sedimentos compuestos por arcillas arenosas y areniscas de poca consolidación, blandas, friables, de grano fino, mediano hasta grueso bastante redondeado y de coloración variable (amarillento o amarillento/rojizo) con cantos rodados ocasionales. Un pequeño porcentaje de estas arenas son compuestas por feldespatos potásicos y plagioclasas ácidas, opacos como magnetita/titanita y mínimas cantidades de zircón, turmalina, cianita, estauroлита y otros pocos minerales. Sin embargo, la mayoría de la composición de estas arenas consiste en cuarzo. Los cantos rodados tienen un redondeamiento de nivel bueno a muy bueno. También existen cerros de cantos rodados que crean formas de canteras a cielo abierto, con presencia de areniscas diagenizadas de color caramelo, los cuales son abundantes en el departamento de Concordia.

Posteriormente, durante el Pleistoceno medio, se depositaron sedimentos constituidos de arcillas montmorilloníticas. Esta capa de sedimentos está formada por tres capas:

1. una basal: constituida por arcillas con arena y de color gris claro;
2. una intermedia: constituida por arcillas marrones y cristales de yeso, colores variables; y
3. una superior: constituida por arcillas limosas pardas que incluyen concreciones de carbonato de calcio, de hierro y manganeso. Estos son productos del ambiente reductor de su depósito.

Finalmente, durante el Holoceno, se depositaron arenas y limos de origen eólico. La figura siguiente muestra la geología del área del proyecto incluyendo su litología y su formación.

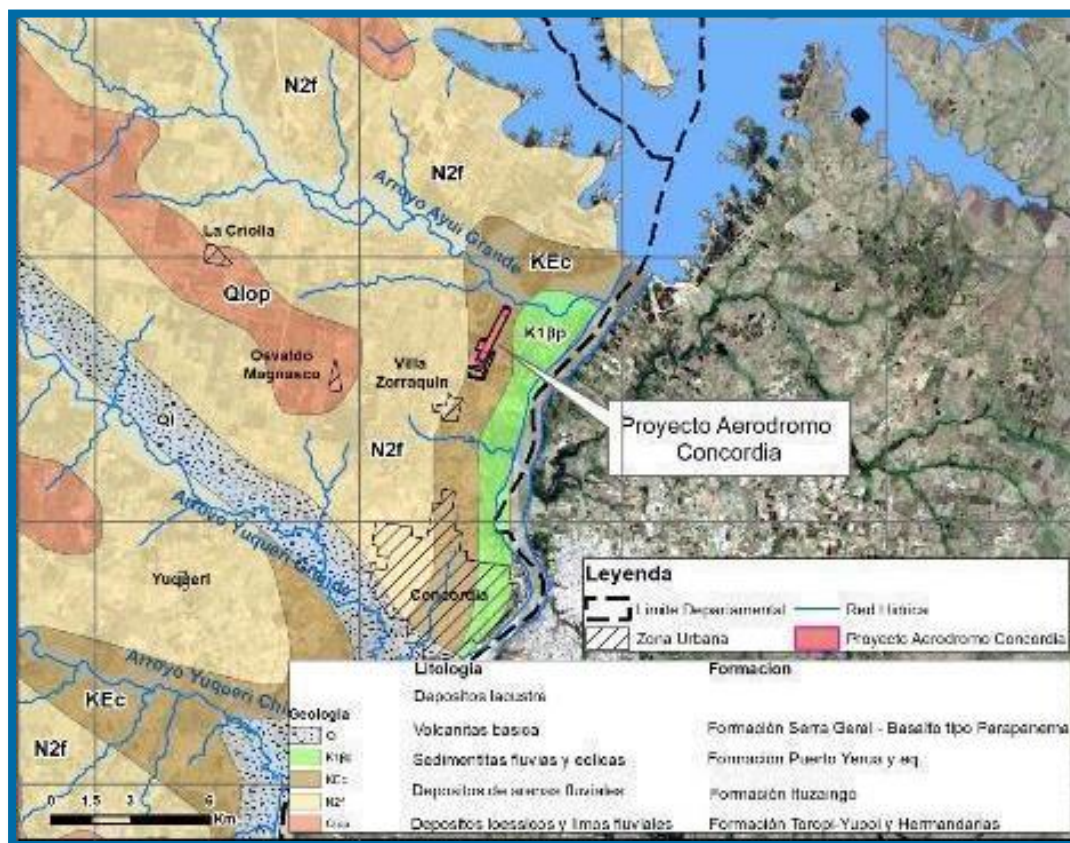
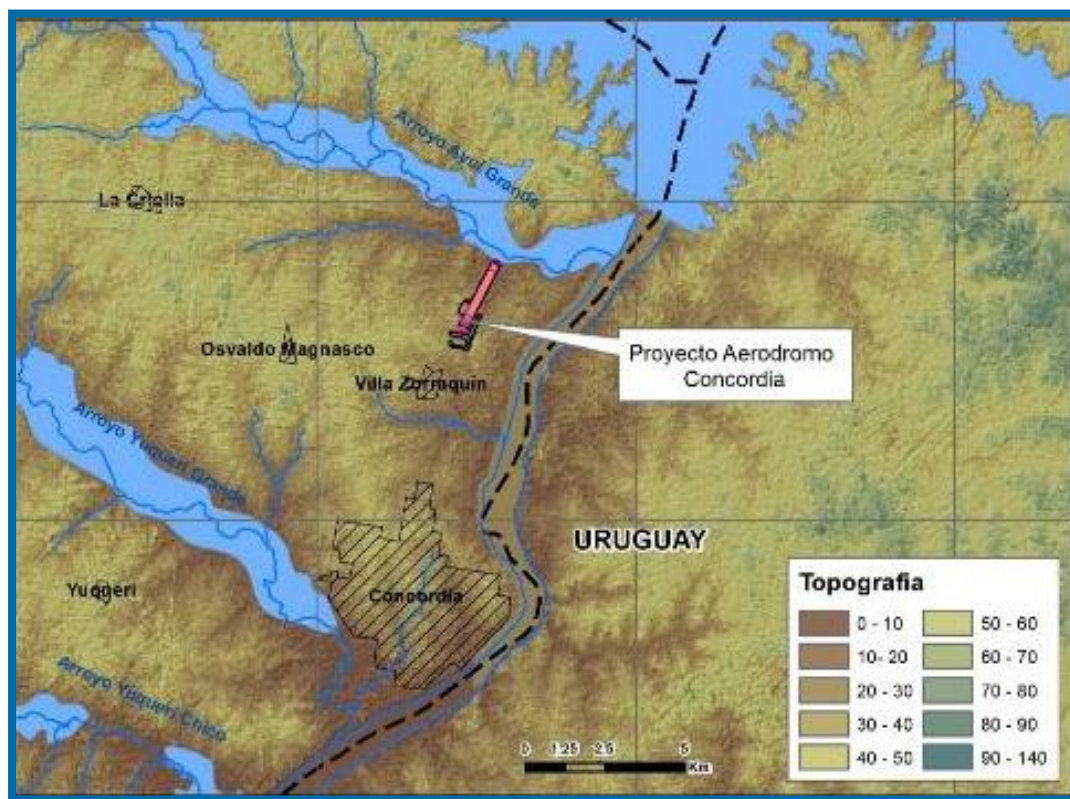


Figura 32: Topografía del Área de Proyecto.



Fuente: Earthexplorer, USGS.gov, 2018.

4.2.3 Suelos

De acuerdo con la caracterización realizada por Paparotti (Paparotti, O.T, et al.), el suelo en la zona de Concordia está caracterizado por sectores con poca erosión y planicies onduladas. A continuación, se listan los diferentes tipos de suelos presentes en zonas cercanas a Concordia y al aeródromo en particular.

Tabla 8: Suelos presentes en las zonas cercanas a Concordia.

Nombre	Subgrupo	Pendiente	Características
Yuquerí Chico	Udifluente óxico y forma ondulada	1-3%	Erosión hídrica y moderada
Yuquerí Grande	Cuarzicamente óxicos con forma ondulada	1-3%	Erosión hídrica y ligera
Puerto Yeruá	Peluderte argiacuólico con forma ondulada con gilgai	1-3%	Erosión hídrica y nula
Arroyo Yuquerí	Subgrupo óxico ácuico y con forma de cóncavos	1-3%	Erosión hídrica y nula
Los Charruas	Subgrupo Argiudol vértico y con forma de pendientes largas y suaves.	1-3%	Erosión hídrica y nula
Moreira	Subgrupo Argiacuol vértico	0-1%	Erosión hídrica y nula

Nombre	Subgrupo	Pendiente	Características
La Lata	Subgrupo Argiacuol vértico con forma plana	0-1%	Erosión hídrica y nula
Yaros	Subgrupo Peluderte argiacuólico y forma muy suavemente ondulada con gilgai e hidromorfismo	0-1%	Erosión hídrica y nula

Fuente: Paparotti, et al

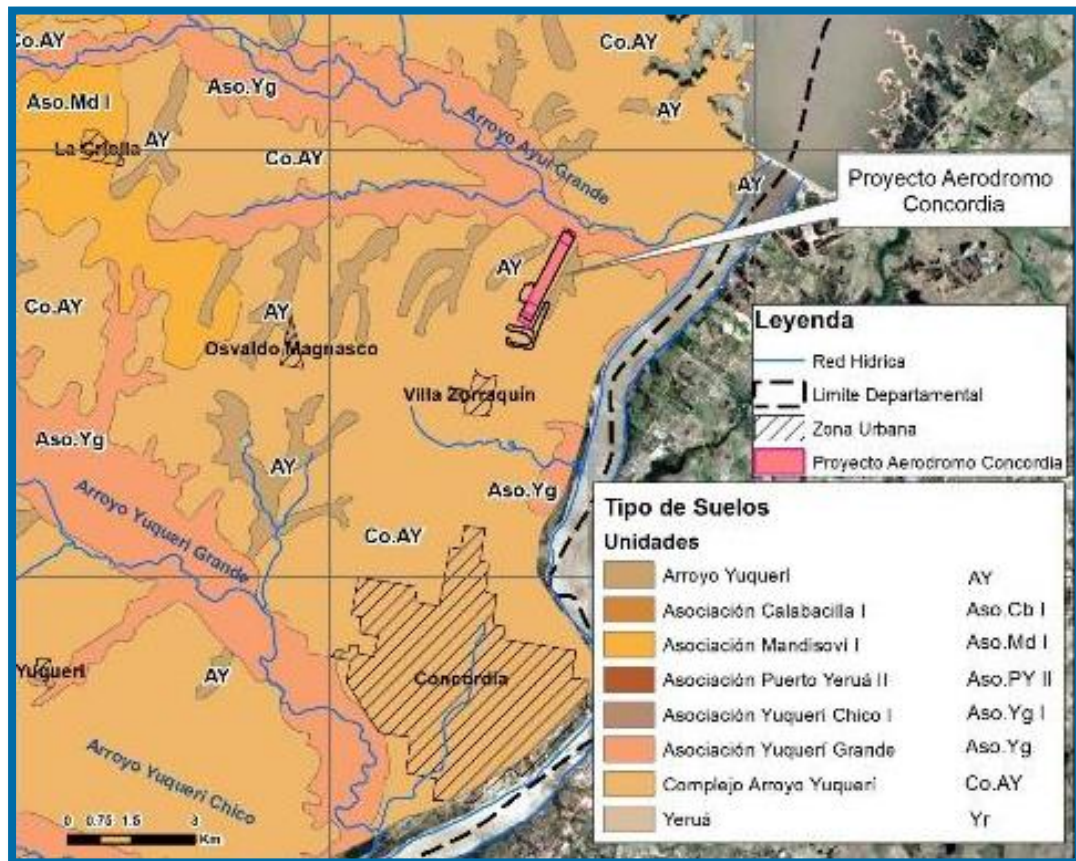
Los suelos más importantes en la zona de Concordia son Yuquerí Chico, Yuquerí Grande y Puerto Yeruá, cuyas características se detallan a continuación:

Yuquerí Chico: Suelos arenosos de color rojizo que cubren materiales de arcilla de la misma tonalidad. Normalmente tiene cantos rodados. Se les llama “arenosa sobre arcilla, silícea, no ácida, térmica”, o arenosos rojizo-amarillentos. Dentro de la clasificación, el 5-12% son arcillas y el 70-90% es arena fina a mediana. Son suelos profundos, aproximadamente de 85 cm, y su permeabilidad depende de su ubicación. Por ejemplo, en los horizontes superficiales es muy rápida mientras que en los sub-superficiales es lenta. Suelos buenos para las forestaciones.

Yuquerí Grande: Se les llama “arenosa no ácida, térmica” o arenosos profundos. Estos suelos también tienen un color rojizo-amarillento, son muy arenosos y tienen profundidades de más de 120 cm. La cantidad de arcilla depende de la profundidad, pero las arenas finas forman la mayoría de la parte del suelo. En las lomas más bajas de estos suelos se pueden encontrar cantos rodados. La permeabilidad es moderada y cuando las arcillas se encuentran a más de 2 m el suelo no retiene agua correctamente, lo cual crea problemas para la vegetación, como la escasez de nutrientes cuando el agua corre más rápido de lo normal.

Puerto Yeruá: Se les llama “franco gruesa sobre arcillosa fina, somera, térmica” o mestizos y son una mezcla de diferentes tipos de materiales. Están compuestos por areno-franco (10-12% arcilla y 60-80% arena fina/media). También contienen materia orgánica que cubre materiales gleizados con 40-60 cm de profundidad. Estos materiales son del tipo franco-arcillo-arenosos y son muy densos. Este tipo de suelos existen cerca del Río Uruguay, aproximadamente a 50 m de altitud. Al igual que los anteriormente mencionados, estos suelos tienen una permeabilidad rápida en horizontes superficiales y lenta en sub-superficiales.

Figura 33: Tipos de Suelo del Área de Proyecto.

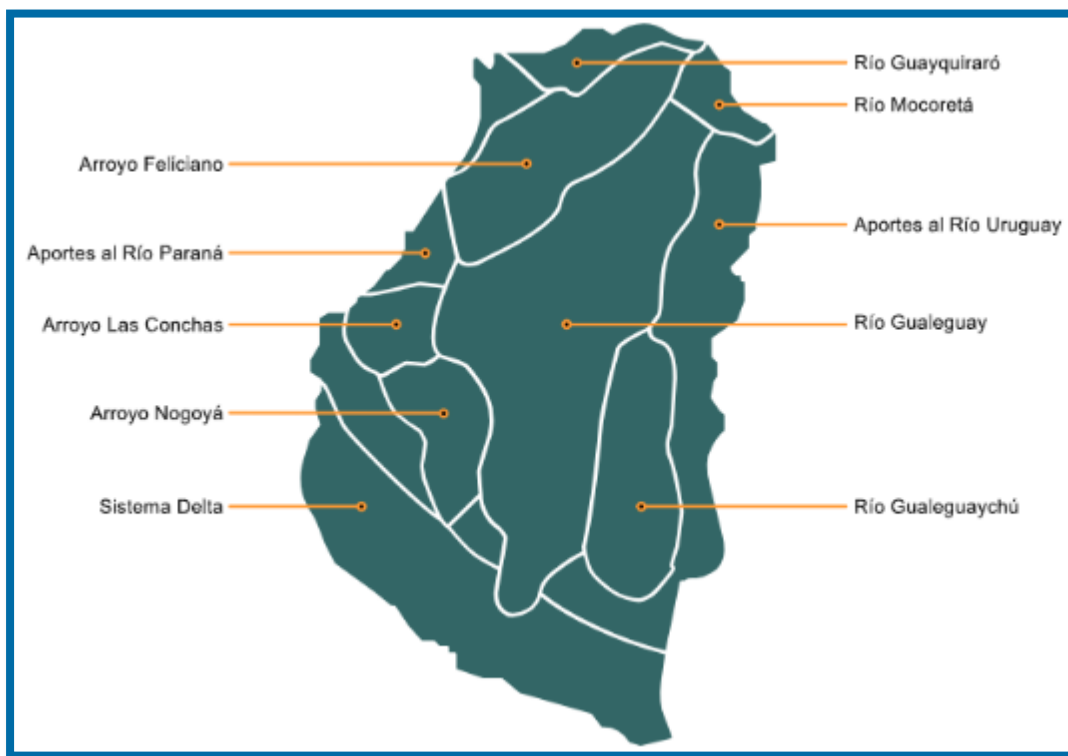


Fuente: Elaboración propia con base en datos del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) de Argentina, 2018.

4.2.4 Hidrografía

El cuerpo de agua más próximo al proyecto es el Arroyo de Ayuí. El cual se encuentra aproximadamente a 250 metros al norte del proyecto. Por ende, el Aeródromo de Concordia se encuentra ubicado en la microcuenca del arroyo Ayuí, a la cuenca denominada “Aportes al Río Uruguay” como se aprecia en la siguiente figura.

Figura 34: Cuencas Hídricas de Entre Ríos.



Fuente: Dirección Hidráulica de Entre Ríos, 2018.

La cuenca denominada “Aportes al Río Uruguay” se extiende desde Mocoretá hasta su unión con el Paraná Guazú. Es un río muy irregular y crece con las lluvias subtropicales que ocurren a principios del otoño y finales del verano. Existe un importante salto de 13 metros de altura, ubicado al norte de Concordia, denominado Salto Grande en la Barra del Ayuí. El resto del tramo es mayormente horizontal, lo cual determina la conformación de islas y bancos. Entre Concepción del Uruguay y la desembocadura del Río Gualedguaychú se forman numerosas islas, entre las que se encuentran las conocidas San Genaro y San Lorenzo. El último tramo del río, que desemboca en el río de la Plata, tiene un fondo de arena/barro. El Río Uruguay empieza en las coordenadas 57° 48’ 00” longitud Oeste y 30° 43’ 00” latitud Sur y desemboca en las coordenadas 58° 24’ 40” longitud Oeste y 34° 08’ 00” latitud Sur. La superficie de la cuenca es de 10.080 km², tiene un perímetro de 1.038 km y la longitud del río principal es de 430 km.

Hidrología subterránea

El Salto Chico es un acuífero de la zona de Concordia que presenta un riesgo ambiental por su condición libre. Estos recursos hídricos subterráneos son muy importantes para la población de la zona ya que constituyen una fuente de agua de beber y porque asimismo son utilizados para actividades turísticas, como por ejemplo aguas termales.

Calidad de las Aguas

La dirección de hidráulica de Entre Ríos tiene dos puntos de monitoreo de calidad de aguas aproximadamente 0.4 kilómetros al oeste del proyecto aguas arriba.

Tabla 9: Calidad de las aguas del Arroyo Ayuí Grande.

Parámetro	Unidad	PM0592	PM077
Fecha de toma de muestras		12-11-2014	20-7-2007
PH	NA	6.97	6.93
Sólidos Disueltos Totales	Mg/l	62	97
Dureza Total	Mg/l	43	41
Alcalinidad Total	Mg/l	47	59
Sulfatos	Mg/l	4.23	1.0
Amoniacos	Mg/l	0.00	0.35
Nitritos	Mg/l	0.0	0.01
Nitratos	Mg/l	3.4	0.5
Materia Orgánica	Mg/l	0.0	3.8
Hierro	Mg/l	0.0	0.17
Calcio	Mg/l	12.0	0.0
Magnesio	Mg/l	3.16	0.0
Potasio	Mg/l	1.56	0.0
Sodio	Mg/l	11.54	0.0
Fosfato	Mg/l	0.00	0.0
Conductividad Eléctrica	uS/cm	0.140	139.0
Rel. Adsorción de sodio	RAS	0.77	0.00
Temperatura	°C	23.56	0.00

Fuente: Dirección Hidráulica de Entre Ríos, 2018.

Algunos de los valores detallados en la tabla anterior parecen estar errados, como por el ejemplo, el valor de la temperatura del punto de monitoreo PM077, ya que la temperatura no puede ser cero.

La represa Salto Grande, situada a 15 km al norte de Concordia, incidió en que las aguas del Río Uruguay no fueran consideradas puras. En 1987 los gobiernos de Argentina y Uruguay decidieron realizar inspecciones lo largo del río para el control de las aguas potencialmente contaminadas. CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay) estableció las reglas para dichos controles, los puntos donde se harían los análisis, y cuales aguas se podrían usar para recreación pública y cuales habría que conservar. A continuación, se listan las 8 estaciones a lo largo de los 500 km de río:

- Bella Unión-Monte Caseros
- Centro de Embalse-Belén
- Represa Salto Grande
- Aguas debajo de Salto-Concordia
- Aguas debajo de Paysandú-Colon
- Concepción del Uruguay
- Desembocadura del río Gualaguaychú
- Balneario La Concordia

Luego del análisis de las aguas del río realizado en 1990, se concluyó:

- El Río Uruguay está compuesto por aguas provenientes de una fuente principal, por la cual circula el mayor volumen de agua, y otra secundaria, correspondiente a las fajas costeras, por la cual circula un volumen menor de agua.
- Sólo se encontraron contaminantes en las zonas costeras (más urbanas), pero se determinó que los mismos no se esparcían a lo largo del río; razón por la cual el río fue considerado limpio. Las zonas urbanas en las que se encontraron contaminantes fueron Bella Unión-Monte Caseros, Salto-Concordia y la Estación Fray Bentos.

El Plano 4 muestra la hidrografía del Proyecto y sus alrededores.

4.2.5 Clima

Temperatura

Entre Ríos es una zona de clima húmedo y precipitaciones habituales durante todo el año (régimen Isohigro). Es un clima templado con veranos muy calurosos. La temperatura media anual es 19°C. Durante el invierno, las temperaturas pueden llegar a bajar debajo de 0°C, a causa de invasiones de aire polar, mientras que en verano las temperaturas más altas pueden alcanzar entre 34-38°C. En general, la temperatura media en invierno es 12°C y en verano es 26°C. En el caso de Concordia, presenta temperaturas más altas en los meses de octubre-abril y temperaturas más bajas de mayo-septiembre. Los grados máximos han ocurrido en enero, 32°C, y los mínimos en julio, 7°C.

Precipitación

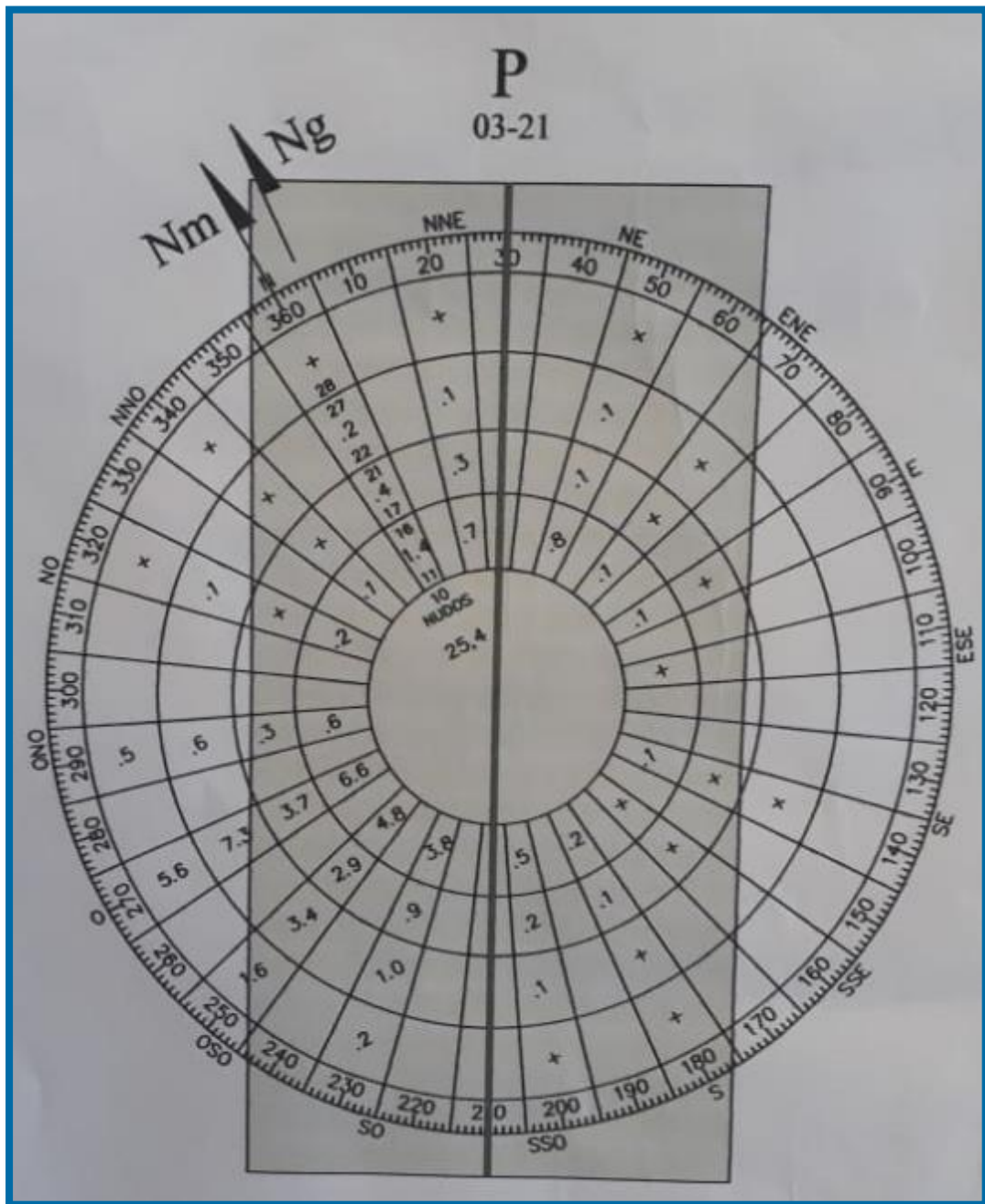
De acuerdo con el Servicio Meteorológico Nacional de Argentina, los niveles de precipitaciones del año 1981-2010 en Concordia, indican que las precipitaciones se concentran en los meses de octubre a abril y disminuyen entre mayo y septiembre. Abril ha registrado el nivel máximo de precipitación, 163,4 mm, y julio el más bajo, 52,2 mm. La zona presenta un elevado nivel de humedad a causa de estas precipitaciones, sin considerar los fenómenos como la Niña y el Niño. La precipitación media disminuye de nordeste a sudoeste.

Presión y Vientos

Los vientos en Concordia registran una velocidad de 6 nudos del sudeste y del noreste. Las sudestadas (temporales de lluvias y vientos fuertes del sudeste) suelen afectar la provincia al igual que vientos del sudoeste. Estos tipos de vientos suelen correr en los meses de invierno. La presión en esta zona tiene una media aproximada de 1014 hpa. Al igual que los vientos, la presión también suele ser mayor en los meses de invierno.

En el aeródromo cuenta con una estación meteorológica de la cual se obtuvo la siguiente rosa de vientos.

Figura 35: Rosa de Viento del Aeródromo de Concordia.



Fuente: Aeródromo COC, 2018.

Humedad

Los niveles de humedad en la zona de Concordia son altos, con una media anual de 73%, una máxima de 81% y una mínima de 62%.

4.3 Aspectos Biológicos

4.3.1 Contexto Biogeográfico del Área de Influencia del proyecto

La provincia de Entre Ríos se ubica en la denominada Mesopotamia argentina, limitando al norte con la provincia de Corrientes, al oeste con la provincia de Santa Fe, al sur con la provincia de Buenos Aires y al este con la República Oriental del Uruguay. Entre Ríos posee una superficie de 78.781 km² y se encuentra rodeada por dos importantes ríos navegables de la cuenca del Plata, el Río Paraná y el Río Uruguay. En el interior provincial otros cursos de agua destacables son el Río Gualeguay, el Río Gualeguaychú, el Río Guayquiraró y el Arroyo Feliciano. El relieve de Entre Ríos es ligeramente ondulado a llano, pero sectores más elevados denominados localmente «cuchillas», como la Cuchilla de Montiel o la Cuchilla Grande.

A nivel global, si se toma como referencia la clasificación de ecorregiones terrestres de la WWF (Dinerstein et al. 2001), en la provincia de Entre Ríos se encuentran representadas la Pampa Húmeda (nt0803), el Espinal (nt0801) y la Sabana Inundable del Paraná (nt0908), todas correspondientes a la región Neotropical.

Figura 36: Clasificación de las Ecorregiones Terrestres de WWF.



Fuente: Dinerstein et al. (2001).

La caracterización biogeográfica de la provincia de Entre Ríos presenta otras interpretaciones a nivel nacional ya que se han utilizado diferentes criterios, dependiendo de los autores. Por ejemplo, para Cabrera (1971) las regiones biogeográficas en Entre Ríos también pertenecen a la región Neotropical, con el dominio Chaqueño, representado por las Provincias biogeográficas del Espinal y Pampeana, y el dominio Amazónico representado por la Provincia Paranaense que incluye a las selvas en galería y bosques ribereños de los grandes ríos Paraná y Uruguay (este último no está incluido en la clasificación de ambientes ribereños de Dinerstein et al. 2001). Otra diferencia de esta clasificación es la extensión relativa del Espinal en la provincia de Entre Ríos que está confinada al sector Noroeste de la provincia a expensas de las Pampas.

A los efectos de esta evaluación ambiental, se toma la clasificación de ecorregiones de Argentina realizada inicialmente por Burkart et al (1999) y actualizada por Oyarzabal et al. (2018, Figura 13), ya que aplica los mismos criterios de Dinerstein et al (2001) para la

clasificación de ecorregiones a nivel global, pero ajustados a la escala nacional. Como resultado también divide a la provincia en tres ecorregiones: Delta e Islas del Paraná, Espinal y Pampa. Sin embargo, debido a que en el área del proyecto se encuentra una unidad de vegetación de los “bosques en galería del Río Uruguay”, ésta será tratada como relacionada a la Provincia Paranaense (*sensu* Cabrera 1971).

La ecorregión del Delta e Islas del Paraná es un conjunto de sistemas de humedales de origen fluvial interconectados que se encuentran a lo largo de una gran falla geológica del cauce del Río Paraná en sentido norte-sur atravesando las regiones chaqueñas y pampeanas. Entre Ríos posee la mayor parte del delta del Río Paraná, con infinidad de islas y canales, y una exuberante vegetación que además de humedales incluye un tipo de bosque ribereño del delta que también se conoce como «monte blanco». A lo largo del Río Uruguay y sus afluentes, se encuentran bosques en galería, que biogeográficamente están muy relacionados a la selva paranaense. Estos bosques presentan una alta diversidad florística decrece en un gradiente de norte a sur, hasta alcanzar la zona de Punta Lara en la provincia de Buenos Aires (Cabrera 1971).

La Pampa ocupa el sector sur de la provincia, aunque su paisaje original de pastizales de gramíneas ha sido sustituido casi en su totalidad por la actividad agrícola, ganadera y forestal.

La región del proyecto se encuentra comprendida dentro de la ecorregión del Espinal, más precisamente el denominado “Distrito del Ñandubay”.

El Espinal es una ecorregión boscosa que se distribuye al sur de la ecorregión del Chaco, y forma un arco que rodea a la ecorregión de la Pampa. Es por ello que muchos autores refieren a esta ecorregión del Espinal como una región de transición entre los bosques chaqueños y el pastizal pampeano. Todo el Espinal está caracterizado por la presencia de un bosque seco con dominancia de especies leguminosas leñosas del género *Prosopis*, que varían según la región dando lugar a diferentes nombres. Por ejemplo, en el sector norte del Espinal de la provincia de Entre Ríos, la especie dominante es el Ñandubay (*Prosopis affinis*) y se lo distingue como el “Distrito del Ñandubay”. Mientras que en sector sur, en la provincia de La Pampa, la especie dominante es el Caldén (*Prosopis caldenia*) que da nombre al “Distrito del Caldén”. El Espinal no tiene especies endémicas que lo caracterizan, sin embargo estas especies de árboles dominantes en cada distrito son más abundantes allí que en ninguna otra parte. El distrito del Ñandubay es típico de Entre Ríos y en su distribución hacia el norte alcanza a los Esteros del Iberá en la provincia de Corrientes.

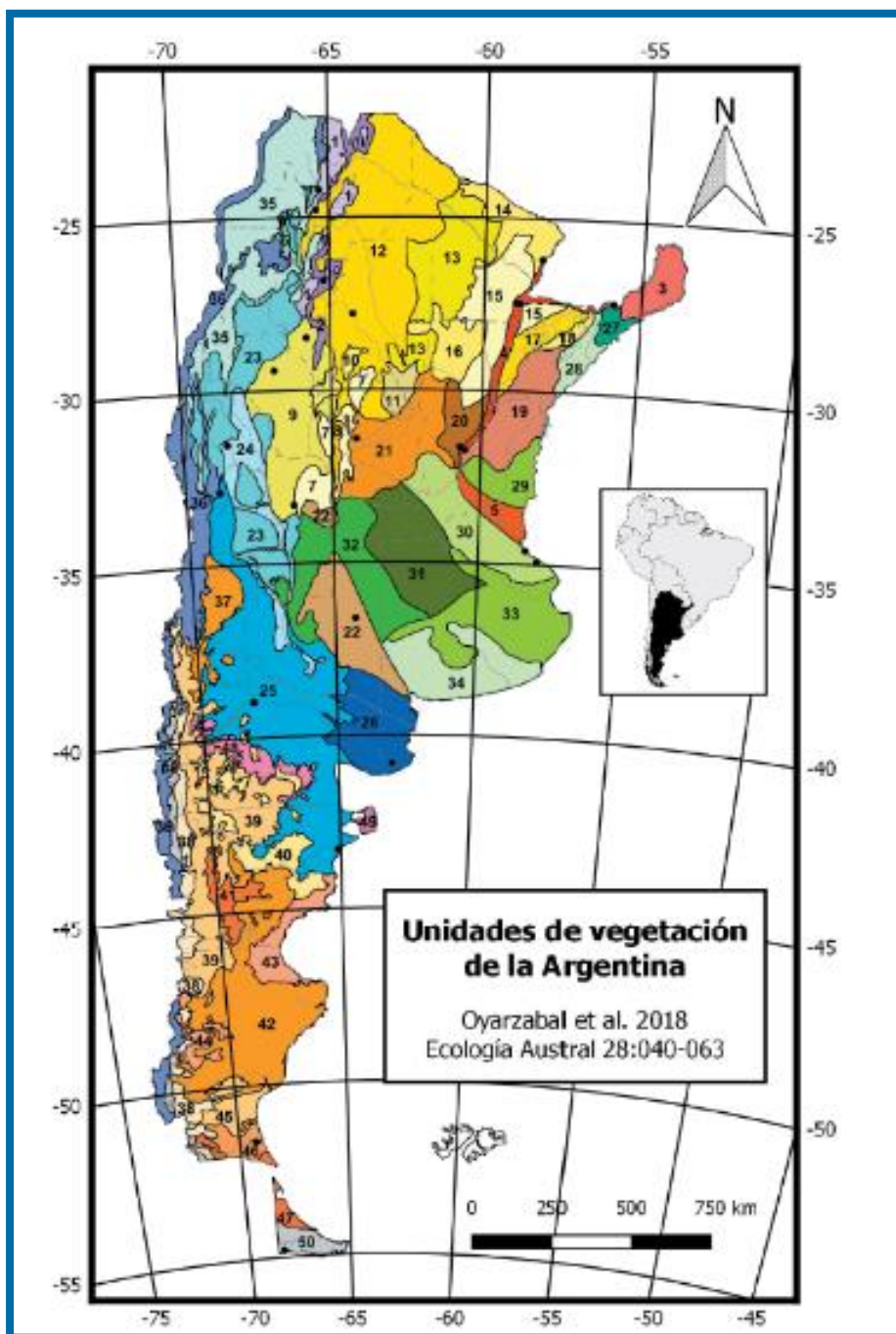
El Espinal que se extiende en toda la mitad norte de la provincia de Entre Ríos, se caracteriza por la dominancia del Ñandubay (*Prosopis affinis*), pero presenta también abundancia de Talas (*Celtis tala*), Molles (*Schinus longifolia*) y Coronillos (*Scutia buxifolia*).

A los bosques de Espinal de los departamentos Federal y Feliciano también se los conoce como la «Selva de Montiel», debido a su mayor diversidad de especies y formas de vida botánicas, con muchas epifitas y lianas. En la Selva de Montiel también hay árboles como el Agarrobo Negro (*Prosopis nigra*), el Chañar (*Geoffroea decorticans*) y el Quebracho Blanco (*Aspidosperma quebracho-blanco*).

En algunos sectores ubicados dentro del Espinal se desarrollan palmares más bien puros de Yatay (*Butia yatay*) y en menor medida, de Carandilla (*Trithrinax campestris*).

A continuación se presentan las unidades de vegetación de Argentina. El área de proyecto corresponde a la Unidad 5: Delta del Paraná; la Unidad 19: Ñandubaysal y Selva de Montiel; y la Unidad 29: Pampa

Figura 37: Unidades de vegetación de la Argentina.



Fuente: Oyarzabal et al., 2018.

4.3.2 Vegetación y Flora

4.3.2.1 Unidades de Vegetación y Paisaje

Las principales unidades de vegetación o paisaje de la provincia de Entre Ríos son los bosques de Espinal del distrito del Ñandubay, los bosques en galería a lo largo de los

cursos de agua, los palmares, los pastizales, los pajonales y bañados, los campos ganaderos y agrícolas, y las forestaciones.

El **Bosque de Ñandubay** es la unidad de vegetación más representativa de la flora original del área en donde se encuentra el aeródromo. El Ñandubay es una especie de la familia de las leguminosas que puede alcanzar los 10 a 12 metros de altura. Se la considera una especie protegida a nivel provincial debido a que ha sido muy utilizada para la obtención de madera dura o leña, por lo que los bosques maduros de Ñandubay han desaparecido de amplios sectores de la provincia. En los bosques de Ñandubay con buen estado de conservación hay un estrato de arbustos, como Espinillo o aromito (*Acacia caven*), Sen del campo (*Senna corymbosa*), Horquetero o Palo víbora (*Tabernaemontana catharinensis*), Guabiyú (*Myrcianthes pungens*), el Ñangapiri (*Eugenia uniflora*), y las Chilcas (*Baccharis spp.*). Asimismo, el tapiz del suelo está recubierto por un estrato herbáceo de gramíneas. También aparecen en el bosque de Ñandubay algunas palmeras y cactáceas.

En el área del proyecto, el bosque típico de Ñandubay se encuentra muy degradado, ya no quedan sitios con bosque nativo que no hayan sido alterados por la actividad humana. Los cientos de años de actividades de extracción de madera o leña, junto con el pastoreo para el ganado han alterado la composición de los bosques que tienden a perder el estrato arbóreo principal y presentan una fisonomía de arbustal o matorral más cerrado, es decir, con plantas de bajo porte y muy cercanas. En algunos sitios dominan las Chilcas, en otros dominan los Espinillos, y en otros los renovales de Ñandubay de bajo porte (<5m). Otros indicadores de degradación del bosque nativo en el área es la abundante presencia de especies exóticas leñosas como la Acacia Negra (*Gleditsia triacanthos*), y en menor medida el Paraíso (*Melia azedarach*), Ligustro (*Ligustrum lucidus*) e incluso el Pino (*Pinus spp.*).

En Entre Ríos existe una formación vegetal muy característica que es el **Palmar de Yatay** (*Butia yatay*), que presenta grandes extensiones sobre suelos arenosos. Algunos de los más conocidos se encuentran en las cercanías de Colón, Concordia y Villaguay. La palmera de Yatay puede alcanzar en promedio los 10 metros de desarrollo vertical y presenta frutos que son comestibles. Existen palmares abiertos o también referidos como sabanas de palmeras cuyos individuos presentan un mayor desarrollo vertical (pudiendo llegar a un máximo de 18 m de altura) y una densidad menor a 500 individuos por hectáreas, con una matriz de gramíneas. En palmares que aparecen más cerrados (>500 individuos por hectáreas) se observan individuos más cercanos y de menor porte, que podrían ser resultado de un estado de alteración del palmar por el uso inadecuado para la ganadería.

Actualmente, en la zona del proyecto, tal como ocurre con el bosque de Ñandubay, los palmares se encuentran en estado de degradación o invadidos con especies arbustivas o exóticas. Además de las especies exóticas mencionadas para los bosques de Espinal, en los palmares degradados de la zona se observa un estrato arbustivo de Chilcas (*Baccharis spp.*). En la Reserva Municipal Avayuvá hay unos pequeños palmares de Yatay que presentan un desarrollo mucho menos degradado, con las palmeras de mayor porte de la zona. La Palmera Yatay también se encuentra protegida por una ley provincial.

El **Bosque en galería** se encuentra presente en las cercanías del aeródromo a lo largo de algunos sectores de la costa del Arroyo Ayuí Grande y del Río Uruguay. Esta unidad de vegetación o paisaje está sometida al pulso de inundaciones, que en los arroyos o ríos tributarios del Uruguay, ocurre en respuesta a las lluvias más locales o del agua captadas de las zonas altas, así como cuando crece el Río Uruguay y desborda a sus afluentes.

Este bosque, también llamado selva, es muy rico en especies y formas de vida vegetal. Presenta árboles y arbustos muy característicos como Matajojo (*Pouteria salicifolia*), Guayabo (*Myrcianthes cisplatensis*), Guaviyú (*M. pungens*), Anacahuita (*Blepharocalyx salicifolius*) (*Myrcia ramulosa*), Guayabo blanco (*Eugenia uruguayensis*), Ñangapiri (*E. uniflora*), Blanquillo (*Sebastiania commersoniana*) y (*S. brasiliensis*), Chal-chal (*Allophylus edulis*), Azota caballos (*Luehea divaricata*), Sauce (*Salix humboldtiana*), Laurel criollo (*Ocotea acutifolia*), Laurel de río (*Nectandra angustifolia*), Ubajay (*Hexachlamis edulis*), Viraró (*Ruprechtia laxiflora*) y el Coronillo (*Scutia buxifolia*). Este bosque puede desarrollar una estructura vertical de tres a cuatro estratos de vegetación, pero con un estrecho margen que generalmente no supera los 100-200 metros desde el curso de agua. Como ocurre con las otras unidades de vegetación de la región, en muchos sectores degradados, los bosques en galería se encuentra invadidos por especies exóticas, principalmente Acacia Negra, Ligustro (*Ligustrum lucidum*) y Paraíso (*Melia azedarach*).

En la zona del proyecto, el bosque en galería se encuentra presente en el Arroyo Ayuí Grande, aunque como en las otras unidades de vegetación de la zona recorrida, se observa fuertemente invadido de especies exóticas, principalmente por la Acacia Negra. La legislación provincial protege este tipo de bosques por medio de la Ley de Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos.

Los humedales de zonas bajas cercanas a los cursos de agua reciben aportes de lluvia y de los desbordes, es por eso que presentan una fisonomía y extensiones variables. En algunos sitios se forman asociaciones de pajonal-seibal, con un estrato inferior de gramíneas altas como *Panicum* spp. o *Cortaderia selloana*, y un estrato arbóreo de Seibos (*Erythrina crista-galli*). En otros sitios se observan totorales (*Typha* spp.), juncuales (*Schoenoplectus californicus*) o pajonales más homogéneos. En estadios más tempranos de la formación del bosque ribereño se pueden observar bosquesitos de Sauces (*Salix humboldtiana*).

Los humedales próximos a la zona del proyecto son temporales, pequeños y corresponden sólo a algunos bajos o cañadas sin agua permanente asociados al curso del Arroyo Ayuí Grande que se llenan de agua con las lluvias o por el desborde del mismo arroyo. Se observaron algunas cañadas en el sector sur y este, que en algunos sectores urbanizados han sido entubados.

En algunos sectores desprovistos de cobertura de leñosas también se desarrollan pastizales o sabanas herbáceas con algunos ejemplares de palmeras o árboles del espinal aislados. Las especies de gramíneas pertenecen a los géneros *Schizachyrium*, *Stipa*, *Bromus*, *Poa*, *Briza*, *Dichondra*, entre otras, y no superan 1 metro de altura en situaciones sin pastoreo de ganado.

En el área de proyecto no se observan pastizales naturales, la mayoría de los potreros abiertos presentan sobrepastoreo y los potreros sin vacas presentan invasión de arbustos.

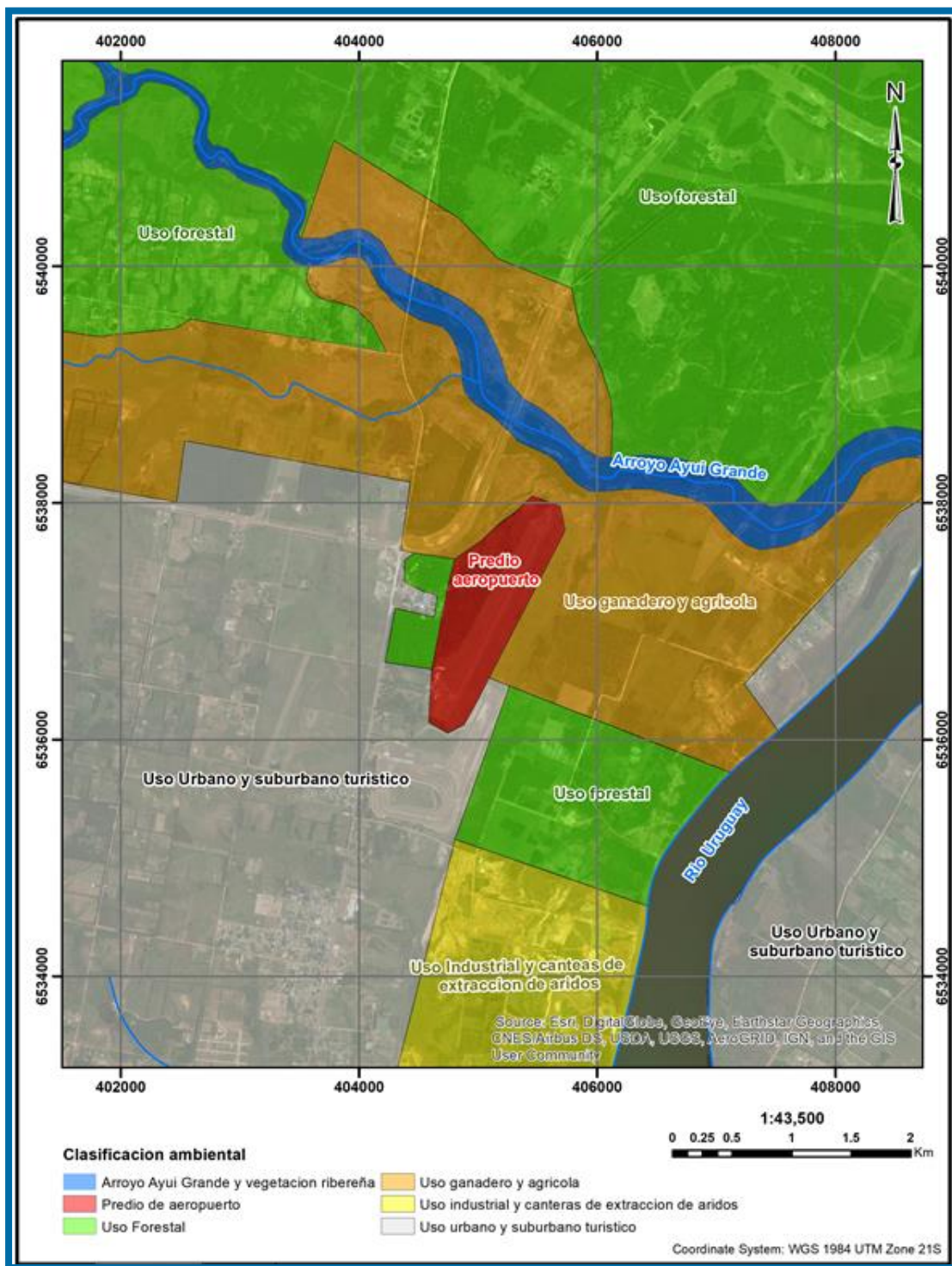
En el entorno del aeródromo se encuentran representadas las unidades de vegetación correspondientes a los campos ganaderos, agrícolas y forestaciones. La ganadería en esta zona se desarrolla en bosques y palmares abiertos o en pastizales. La agricultura corresponde principalmente a plantaciones de cítricos y arándanos.

El área colindante al aeródromo hacia el este, son tierras pertenecientes al Municipio de Concordia, anteriormente cedidas en comodato a pequeños productores rurales que las utilizaban para pastoreo de ganado. Actualmente, se encuentran desocupadas.

Hacia el norte y este del aeródromo, hay un importante desarrollo de actividad forestal con grandes plantaciones de eucaliptos y pinos. Algunas plantaciones en torno a los sitios urbanos o turísticos se utilizan como espacio recreativo o parque público, tal como el Parque Liquidámbar, lindante con el aeródromo.

Asimismo, en las áreas cercanas al aeródromo, se observa un sector urbanizado constituido por la Villa Zorraquín y las Termas de Concordia, con un desarrollo turístico importante vinculado con las aguas termales.

Figura 38: Mapa de cobertura y uso de la tierra en el área del proyecto.



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes de Google Earth, 2018.

Cabe señalar que el mapa anterior se ha elaborado en base a observaciones de campo e información proporcionada por personal de aeródromo de Concordia durante la visita de campo.

4.3.2.2 Especies Endémicas y/o Amenazadas de Flora

Según las consultas realizadas a los especialistas de la zona de influencia directa del proyecto, no existen evidencias ni registros de la presencia de especies endémicas y/o amenazadas de plantas. Esto podría deberse, principalmente, a que el estado de la conservación de los ambientes naturales en área de estudio no es bueno debido a la intensa y variada actividad antrópica desarrollada en esta región de la provincia durante largo tiempo tal como se aprecia en la figura anterior.

Sin embargo, existen dos especies de la flora que habitan en el área de influencia directa del proyecto que están protegidas por leyes provinciales. El Ñandubay (*Prosopis affinis*) es protegido por Ley Provincial N° 9663/2006 debido a la desaparición de grandes extensiones de bosque de Espinal que han sido convertidos a la actividad ganadera y agrícola. Dicha norma también protege al algarrobo blanco (*Prosopis alba*) y al algarrobo negro (*Prosopis nigra*), aunque éstos no fueron registrados en la actualidad en la zona del proyecto. Además en Entre Ríos se encuentra la Resolución N°166/1960, que declara a la Palmera Yatay (*Butia yatay*) como especie protegida en todo el territorio provincial, y que también está presente en el área de influencia directa del proyecto. Sin embargo, en ambos casos, los individuos que se observan son aislados sin constituir bosques o unidades de vegetación original.

La Tabla siguiente muestra la lista de plantas amenazadas a escala global y protegidas a escala regional, registradas en el Área de Influencia Directa del proyecto.

Tabla 10: Lista de especies amenazadas o protegidas de plantas de Entre Ríos y Salto indicando registros en el AID del proyecto.

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Protección	AID
Yatay	<i>Butia yatay</i>	LC	Especie protegida (Resolución N°166/1960 en Entre Ríos).	X
Ñandubay	<i>Prosopis affinis</i>	LC	Especie protegida (Ley N° 9663/2006 en Entre Ríos).	X
Algarrobo blanco	<i>Prosopis alba</i>	NT	Especie protegida (Ley N° 9663/2006 en Entre Ríos).	
Cactácea	<i>Frailea schilinzhyana</i>	VU		
Cactácea	<i>Parodia turecekiana</i>	VU		

Categorías IUCN: LC=preocupación menor (no amenazada), VU=Vulnerable (amenazada).

4.3.2.3 Áreas Clave para la Diversidad de Flora

De acuerdo a los especialistas consultados en la zona del aeródromo, las áreas de mayor interés para la flora estarían relacionadas al Proyecto de Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande, el cual incluye a todas las unidades de paisaje representativas de la región.

La zona más interesante desde el punto de vista florístico, es el bosque en galería. Según lo observado durante el recorrido por la zona de proyecto y lo referenciado por expertos locales, en la actualidad este bosque se encuentra fragmentado y degradado, es decir que sólo presenta algunos sectores con buena cobertura y desarrollo de estructura vegetal. Uno de los bosques con buen desarrollo ubicado sobre el arroyo, es el que está

comprendido dentro de los límites de la Reserva Privada Ayuí Grande, perteneciente a la empresa Forestal Argentina. El otro sector en buen estado de conservación es el que se encuentra en los predios del Campo Experimental “El Alambrado” del INTA (Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria) y de la Reserva Municipal Avayuvá. Es importante destacar que en el bosque en galería del INTA El Alambrado todavía no se observa la invasión de Acacia Negra que cubre grandes extensiones de este corredor. Lo anterior indica que las áreas de bosque en galería en mejor estado de conservación, se encuentran a una distancia de 3-5 kilómetros del aeródromo.

El sector del Arroyo Ayuí Grande que está más próximo al aeródromo (600-1000m) no presenta áreas de bosque en galería en buen estado de desarrollo y conservación, tanto por su degradación con grandes claros como por la presencia de plantas exóticas y el avance de la vegetación secundaria. Durante el recorrido por dicha zona, se observó que el sitio es muy utilizado por pobladores locales como zona de parque o recreo, para hacer carreras de tipo “trail run”, pesca, pastoreo de ganado, etc. Sin embargo, podría evaluarse su potencial de restauración para mejorar la conectividad ecológica de este sitio en el marco de la iniciativa local o proyecto de crear un Corredor Biológico a lo largo del Arroyo Ayuí Grande. Esto representaría una importante contribución a la conservación de la biodiversidad local, así como para asegurar la integridad de los servicios ecosistémicos desde las nacientes hasta su desembocadura en el Río Uruguay.

Durante las visitas se observó que la totalidad del predio del aeródromo y su entorno más próximo (<500m) presenta vegetación de tipo secundaria, reflejando un alto nivel de disturbios pasados y actuales. Se denomina vegetación secundaria aquella que aparece en zonas con alto nivel de disturbio, como ser la remoción de la vegetación primaria o propia de la zona. Se caracteriza por la abundancia de especies de crecimiento rápido y alta fecundidad, como suelen ser muchas especies de plantas invasoras, principalmente exóticas. De acuerdo con lo observado y lo referenciado por pobladores de la zona, estos ambientes vecinos al cierre perimetral del aeródromo son destinados al uso recreativo (descanso y paseo), tránsito vehicular, corte de vegetación con maquinarias, pastoreo de ganado, quemas para rebrote o accidentales y acumulación de desechos de construcciones y residuos. Asimismo, se advirtió una importante presencia de vegetación exótica implantada como arboledas de eucaliptos de significativa extensión en todos los predios vecinos.

En el cauce del Arroyo Ayuí Grande y sus inmediaciones se observa la invasión de acacia negra. Estas condiciones tampoco favorecerían el establecimiento de poblaciones de especies endémicas y amenazadas que otrora pudieran alcanzar la zona por medio de la dispersión natural.

4.3.3 Fauna

4.3.3.1 Aves

La avifauna de la provincia de Entre Ríos y zonas adyacentes de Uruguay alcanza las 400 especies (De la Peña 1996, 2012; Beltzer et al 2006). Es una avifauna muy rica como consecuencia de las diferentes ecorregiones y ambientes presentes, y también debido a los aportes de los corredores fluviales del Paraná y el Uruguay que traen elementos que se dispersan o migran desde otras ecorregiones como la Selva Paranaense y algunas especies migrantes invernales de la Estepa Patagónica (Di Giacomo 2005).

La avifauna de Concordia ha sido muy estudiada desde hace varias décadas, debido a la existencia de un grupo local muy activo de observadores nucleados en el Centro para el

Estudio y Defensa de las Aves Silvestres (CEYDAS). Según sus estudios, actualmente la avifauna de Concordia alcanza las 268 especies registradas, de las cuales 122 especies han sido confirmadas como nidificantes (Torrano et al. 2017). El número y composición de especies es muy similar al inventario de 260 especies realizado en el Parque Nacional El Palmar, otro sitio muy bien prospectado de la provincia (Marateo et al. 2009).

Según el listado de UICN y BirdLife International (2018), en Entre Ríos (Argentina) y Salto (Uruguay) se encuentran 17 especies de aves globalmente amenazadas.

La mayor parte de esta región se incluye en el área de endemismo global de los «Pastizales de la Mesopotamia Argentina» reconocidos por BirdLife International (Stattersfield et al. 1998). Aquí se reproducen varias especies de capuchinos del género *Sporophila* que presentan una distribución geográfica restringida y que, además, están incluidas en categorías de amenaza. El Capuchino pecho blanco (*Sporophila palustris*) se considera «En Peligro» a nivel global, el Capuchino corona gris (*Sporophila cinnamomea*) es categorizado como «Vulnerable», y el Capuchino castaño (*Sporophila hypochroma*) y el Capuchino garganta café (*Sporophila ruficollis*) están calificados como «Casi Amenazadas». Los capuchinos son cada vez más escasos debido a la desaparición de los pastizales naturales y a su frecuente captura para el comercio ilegal.

En la misma zona de pastizales pampeanos en el sur de la provincia subsisten algunas poblaciones del amenazado tordo amarillo (*Xanthopsar flavus*), que en el pasado se hallaba más ampliamente distribuido. Esta especie, declarada Monumento Natural Provincial de Entre Ríos mediante el Decreto 5942/2004, actualmente se encuentra categorizada como «Vulnerable» a escala internacional. Asociado con el tordo amarillo, se pueden encontrar algunas parejas de la monjita dominica (*Xolmis dominicanus*), cuya población en la provincia también se encuentra en disminución, siendo categorizada como «Vulnerable» a nivel global. Actualmente, existe una iniciativa para la conservación del tordo amarillo conformada por una alianza de instituciones científicas, conservacionistas y de la sociedad civil.

El cardenal amarillo (*Gubernatrix cristata*) es una especie globalmente considerada «En Peligro» de extinción y su situación en la provincia de Entre Ríos no es muy alentadora. El cardenal amarillo fue declarado Monumento Natural Provincial mediante el Decreto 4933/2002 y existen varias iniciativas para su conservación, tanto in situ como ex situ. Se trata de una especie que habita los bosques de Espinal, por lo que su falta de permanencia en sitios que presentan buen hábitat indicaría que los individuos son intensamente capturados con destino al comercio ilegal.

En el extremo sur de la provincia, sobre el delta entrerriano, ha sido detectada la presencia de la pajonalera pico curvo (*Limnortyx rectirostris*) que una especie endémica y casi amenazada (NT, IUCN), la cual posee poblaciones conocidas en Buenos Aires y en Uruguay. Esta especie que reviste gran interés para la conservación y vive asociada a pajonales inundables, no parece estar amenazada por cambios en el hábitat en Entre Ríos pero es una especie muy rara.

Según el trabajo de campo y las consultas realizadas a especialistas, no existen evidencias de zonas de reproducción ni registros actuales de la presencia de especies endémicas o amenazadas de aves en la zona del aeródromo. Esto podría deberse principalmente a que el tamaño poblacional de dichas especies amenazadas es muy pequeño como así también a que el estado de la conservación de los ambientes naturales en el área de estudio no sea favorable.

Tabla 11: Lista de aves amenazadas de la provincia de Entre Ríos y Salto (Uruguay), indicando registros en las AID y All del proyecto.

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	All
Ñandu	<i>Rhea americana</i>	NT	VU		X
Pato real	<i>Cairina moschata</i>	LC	AM (A) EP (U)		X
Pato crestudo	<i>Sarkidiornis melanotos</i>	LC	AM		X
Burrito negruzco	<i>Porzana spiloptera</i>	VU	AM (A) EP (U)		
Playerito canela	<i>Tryngites subruficollis</i>	NT	AM		
Batitú	<i>Bartramia longicauda</i>	LC	VU		X
Pava de monte común	<i>Penelope obscura</i>	LC	VU		X
Flamenco austral	<i>Phoenicopterus chilensis</i>	NT	VU		
Aguila coronada	<i>Buteogallus coronatus</i>	EN	EN		
Gavilán planeador	<i>Circus buffoni</i>	LC	VU		X
Lechucita de las vizcacheras	<i>Athene cunicularia</i>	LC	NT (U)		X
Lechuzón de campo	<i>Asio flammeus</i>	LC	VU		X
Loro hablador	<i>Amazona aestiva</i>	LC	AM		
Atajacamino ala negra	<i>Eleothreptus anomalus</i>	NT	EN		
Espartillero pampeano	<i>Asthenes hudsoni</i>	NT	AM (A) VU (U)		
Espartillero enano	<i>Spartonoica maluroides</i>	NT	VU (A) VU (U)		
Pajonalera pico recto	<i>Limnortites rectirostris</i>	NT	AM (A) VU (U)		
Pajonalera pico curvo	<i>Limnornis curvirostris</i>	LC	VU (A,U)		
Espinero chico	<i>Phacellodomus sibilatrix</i>	LC	NT (U)		X
Monjita dominica	<i>Xolmis dominicanus</i>	VU	EN (A) VU (U)		
Monjita castaña	<i>Xolmis rubetra</i>	LC	VU		
Tachuri canela	<i>Polystictus pectoralis</i>	NT	VU (A,U)		X
Coludo chico	<i>Emberizoides ypiranganus</i>	LC	VU (A,U)		X
Capuchino garganta café	<i>Sporophila ruficollis</i>	NT	VU (A,U)		X
Capuchino corona gris	<i>Sporophila cinnamomea</i>	VU	AM (A) VU (U)		X

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	AII
Capuchino castaño	<i>Sporophila hypochroma</i>	NT	AM (A) VU (U)		
Capuchino pecho blanco	<i>Sporophila palustris</i>	EN	EN (A) VU (U)		X
Capuchino canela	<i>Sporophila hypoxantha</i>	LC	VU		X
Cardenal amarillo	<i>Gubernatrix cristata</i>	EN	EN (A,U)		X
Reinamora chica	<i>Cyanoloxia glaucocerulea</i>	LC	VU		X
Federal	<i>Amblyramphus holosericeus</i>	LC	VU (A,U)		X
Tordo amarillo	<i>Xanthopsar flavus</i>	VU	EC (A) VU (U)		

Categorías: LC=preocupación menor (no amenazada), NT=casi amenazada, AM=amenazada, VU=Vulnerable (amenazada), EP=En peligro (amenazada), EC=En peligro crítico (amenazada). Listados regionales para Argentina (A) y Uruguay (U).

Para la elaboración del presente informe, se recorrió durante cinco días el aeródromo, sus alrededores cercanos (<1000m) y otros sitios ubicados sobre el Arroyo Ayuí Grande a una distancia de 1 a 10 km del aeródromo, con el objeto de realizar observaciones de aves en la zona del proyecto. Tanto la época del año como las condiciones del tiempo (abundante lluvia y bajas temperaturas), no fueron las ideales para realizar el muestreo de avifauna. Sin embargo, se pudieron observar o escuchar 77 especies en todas las recorridas. El Informe de la visita a campo sobre aves y vegetación se incluye como Anexo que acompaña el presente ESA. En este informe se encuentra la lista completa de aves registradas con nombres científicos, comunes, estatus de conservación y observaciones particulares. Se recomendará la actualización de la línea base de avifauna, realizando observaciones durante la primavera, antes de empezar la construcción y durante la operación del aeropuerto (Ver PGAS).

A fin de recabar mayor información sobre las aves que podrían representar algún riesgo para la operación de aeronaves, las observaciones realizadas en el aeródromo durante la visita se complementaron con consultas informales a pobladores locales y empleados. Pese a que el aeródromo no cuenta con registros documentados, se pudo obtener un buen panorama de la presencia de aves en el predio, información que podrá ser considerada para el futuro desarrollo de programas de “prevención de riesgo aviario”.

Para el predio del aeródromo se registraron un total de 28 especies de aves, ninguna de ellas categorizadas como amenazadas. La tabla siguiente presenta la lista de las aves registradas y una descripción.

Tabla 12: Lista comentada de las aves registradas en el AID del proyecto.

Aves	Comentarios
1. Colorada (<i>Rhynchotus rufescens</i>).	No observada. Es registrada ocasionalmente por personal del aeródromo, aunque cada vez es más escasa.

Aves	Comentarios
2. Inambú Común (<i>Nothura maculosa</i>).	Observada tres veces en los paños verdes (pastos cortos) y cruzando el camino del tejido perimetral en zona arbustiva del lado este.
3. Chiflón (<i>Syrigma sibilatrix</i>).	Se observaron dos individuos observados en el borde de la pista que volaron al acercar el vehículo. Es una especie de garza común en zonas como el entorno del aeródromo ya que habita humedales y zonas de pasto corto, pero las arboledas de exóticas para nidificar como las que existen en el perímetro externo del aeródromo (eucalipto y acacia negra).
4. Cuervillo de Cañada (<i>Plegadis chihi</i>).	Una bandada en vuelo alto de aprox. 30 individuos atravesando el espacio aéreo del aeródromo.
5. Carancho (<i>Caracara plancus</i>).	Solo un individuo observado en vuelo en campo vecino al aeródromo (<500m).
6. Chimango (<i>Milvago chimango</i>).	Un grupo de 8 individuos observado en borde este del aeródromo al atardecer sobre chilcas que podrían ser su dormitorio. Hay un grupo regular de unos 40 individuos dentro del predio del aeródromo.
7. Halconcito Colorado (<i>Falco sparverius</i>).	Un individuo posado en un cable de electricidad en la calle lateral al aeródromo
8. Tero Común (<i>Vanellus chilensis</i>).	Se observaron unos 10 individuos en el predio del aeródromo ocupando los paños verdes y las zonas de rodaje cerca de la torre de control. También se observaron en vuelo en varios sectores por encima de la pista. Según los empleados del aeródromo, los teros aquí responden positivamente a la pirotecnia que se utiliza para ahuyentarlos, y no se alejan con los estallidos razón por la cual no resultan efectivos.
9. Paloma Picazuró (<i>Columba picazuro</i>).	Se observaron cruces en vuelo sobre el aeródromo de palomas solitarias o en pequeños grupos de hasta 6 individuos. Los cruces están relacionados con las arboledas de eucaliptos.
10. Torcaza (<i>Zenaida auriculata</i>).	Se observaron varias torcazas en el parque de acceso al aeródromo y en el bosquecillo de espinal de la zona norte del aeródromo.
11. Torcacita Común (<i>Columbina picui</i>).	Un par de individuos en la zona de edificaciones del aeródromo y varios avistajes en la zona periférica del aeródromo
12. Cotorra (<i>Myiopsitta monachus</i>).	Se observaron varias bandadas sobrevolando el aeródromo, y en las arboledas de eucaliptos.
13. Pirincho (<i>Guira guira</i>).	Un grupo de cinco individuos en las chilcas de la zona sur del aeródromo. Otro grupo en la

Aves	Comentarios
	arboleda de eucaliptos del acceso al aeródromo.
14. Nacunda (<i>Podager nacunda</i>).	No observada, pero los empleados del aeródromo reportan que es frecuente en los meses estivales en la zona de la pista y en los paños verdes.
15. Picaflor Común (<i>Chlorostilbon aureoventris</i>).	Un individuo en la zona de edificaciones.
16. Carpintero Campestre (<i>Colaptes campestris</i>).	Dos individuos en un ñandubay pequeño dentro del aeródromo (margen este)
17. Hornero (<i>Furnarius rufus</i>).	Al menos unas diez parejas observadas en todo el aeródromo
18. Pijuí Frente Gris (<i>Synallaxis frontalis</i>)	Se escuchó un individuo en la zona sur lindero al autódromo.
19. Picabuey (<i>Machetornis rixosus</i>).	Varios individuos observados en el estacionamiento del aeródromo y en el predio del autódromo.
20. Benteveo Común (<i>Pitangus sulphuratus</i>)	Varios individuos observados en el aeródromo.
21. Ratona común (<i>Troglodytes aedon</i>).	Observado en la zona de edificaciones.
22. Zorzal colorado (<i>Turdus rufiventris</i>)	Se escuchan en la arboleda de eucaliptos del parque del aeródromo.
23. Calandria Grande (<i>Mimus saturninus</i>).	Dos individuos en Ñandubay de la zona norte del aeródromo fuera del tejido perimetral.
24. Jilguero Dorado (<i>Sicalis flaveola</i>)	Se escuchó en la arboleda de eucaliptos y en el sector este del aeródromo donde hay árboles pequeños de ñandubay y espinillo.
25. Chingolo (<i>Zonotrichia capensis</i>).	Observado en alambrado perimetral y en arbustos del aeródromo.
26. Cabecitanegra Común (<i>Carduelis magellanica</i>)	Una bandada en los pinos al sur del aeródromo.
27. Tordo Renegrado (<i>Molothrus bonariensis</i>)	Una bandada de 30 individuos aproximadamente realizó un cruce a la pista. Observado y escuchado en varios sectores del aeródromo.
28. Tordo Músico (<i>Agelaioides badius</i>)	Una bandada en el sector de edificaciones y otra en alambrado perimetral lindero al autódromo.

El aeródromo se encuentra rodeado de campos de uso agropecuario, zonas urbanizadas y forestaciones. Las forestaciones de eucaliptos y pinos altos en el perímetro del aeródromo, atraen aves que los utilizan como dormideros, zona de anidación o posaderos, tal como se observó a palomas, aves rapaces (chimangos, caranchos), chiflón y bandadas de tordos renegrados y músicos.

No se observaron zonas de acumulación de granos (comederos, silos) que pudieran atraer palomas y tordos renegrados, como así tampoco se detectaron grandes áreas donde se acumule basura que pudieran atraer aves grandes como chimangos, caranchos, jotes o

gaviotas. Sin embargo, se observaron residuos (mayormente plásticos) en el entorno próximo del autódromo.

En términos generales, puede sostenerse que la presencia de aves dentro del perímetro del aeródromo es baja, y que las aves que presentan mayor uso de las zonas de rodaje de pista son los teros y dormilones (ñacunda) ya que parecen estar fuertemente ancladas. Otras especies como aves rapaces, palomas y garzas realizan cruces o bien parecen ser fácilmente espantadas ante cualquier movimiento. No se observaron gaviotas ni bandadas grandes de aves passeriformes que pudieran representar problemas para la aviación. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, debido a las condiciones en las que se realizaron estas observaciones, resultaría útil realizar observaciones complementarias o registros durante la temporada de reproducción y migración de las aves (primavera y verano), donde se espera mayor actividad y cantidad de individuos y especies.

A la escala del área de influencia indirecta ambiental del proyecto y el espacio aéreo binacional de maniobras de las aeronaves sobre el aeródromo, tampoco existen concentraciones de aves significativas como podrían ser sitios de parada migratoria (stop over sites), grandes dormideros de aves, zonas especiales de reproducción (colonias de reproducción de aves acuáticas), o cuello de botella migratorios, o corredores de especies migratorias que pudieran ser afectados por las operaciones de aeronaves o que pudieran representar un riesgo de colisión.

Considerando los rangos habituales de altura de vuelo de las aves sólo pueden considerarse como un factor de impacto posible con aeronaves el área de influencia directa (AID) del aeropuerto, ya que la mayoría de las colisiones con aves reportadas en informes aeronáuticos ocurren por debajo de los 150 m de altura dentro de los aeropuertos o en los sectores de seguridad de maniobras. Asimismo, esta altura de vuelo no está permitida para las aeronaves en zonas pobladas por fuera de las maniobras de aterrizaje y despegue dentro de las zonas de seguridad de las pistas de aeropuertos. Para minimizar molestias a la avifauna, así como minimizar riesgos de colisiones se encuentran las indicaciones en el PGAS de este ESA.

4.3.3.2 Peces

Según Sverlij et al. (2006) en el Río Uruguay habitan más de 150 especies de peces. Existe una gran afinidad entre la ictiofauna del Río Uruguay y la del sistema del Paraná, cuyos elementos predominantes pertenecen a los órdenes Characiformes y Siluriformes, que, por otra parte, son los que han experimentado la más importante radiación adaptativa en los sistemas fluviales de Sudamérica, y ocupan actualmente los más diversos ambientes y nichos ecológicos (Ringuelet, 1975).

En la cuenca del Río Uruguay se han establecido poblaciones de la carpa europea, un pez exótico perteneciente al orden Cypriniformes.

Como en otros grandes ríos neotropicales, muchos de los Characiformes y Siluriformes que habitan el Río Uruguay presentan adaptaciones que optimizan el éxito reproductivo mediante la utilización de áreas separadas para las funciones de desove, cría y alimentación, entre las que se desplazan por migración activa (adultos) y por deriva a favor de la corriente (huevos y larvas). Esto se conoce habitualmente como “migraciones de peces”.

Las especies con comportamiento migratorio, como el dorado, la boga, el sábalo, el surubí y el patí, en general, son las de mayor tamaño e interés pesquero.

A partir del cierre de la represa de Salto Grande, en 1979, la estructura de la comunidad de peces del embalse experimentó una serie de cambios relacionados con la modificación de las condiciones ambientales. Algunas especies aumentaron su abundancia, como es el caso del bagre porteño y la anchoa, mientras que otras, como la tararira, mostraron una declinación muy marcada.

En el área del aeródromo y su entorno, el único lugar de interés que se observa para la ictiofauna es el Arroyo Ayuí Grande, que desemboca en el Río Uruguay. La existencia de varios puentes que atraviesan el arroyo, permite que los pobladores locales pesquen ocasionalmente tal como fue comprobado durante el trabajo de campo para el presente informe.

En la desembocadura del Arroyo Ayuí Grande sobre el Río Uruguay se encuentra un creciente polo de actividad de pesca deportiva embarcada, con campings y cabañas de alquiler, que están enfocados principalmente en la pesca del dorado, ya que es abundante y con piezas de tamaño importante a nivel regional.

Tabla 13: Lista de peces amenazados de la provincia de Entre Ríos y Uruguay, indicando registros en las AID y AII del proyecto.

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	AII	Observaciones
Salmón de río	<i>Brycon orbignyanus</i>	NE	EP		X	
Surubí	<i>Pseudoplatysma corruscans</i>	NE	LC		X	Prohibición de pesca en Río Uruguay, Entre Ríos (Res. 332/2006)
Pacú	<i>Myleus pacu</i>	NE	LC		X	Prohibición de pesca en Entre Ríos (Res. 2234/1984)
Manguruyú	<i>Zungaro jahu</i>	NE	VU		X	Prohibición de pesca en Entre Ríos (Res. 1866/1986)

Categorías: NE=no evaluado, LC=preocupación menor (no amenazada), VU=Vulnerable (amenazada), EP=En peligro (amenazada)

4.3.3.3 Herpetofauna

La fauna de reptiles de la provincia de Entre Ríos alcanza las 73 especies según Giménez et al. (2008). Se ha registrado una especie de yacaré, cuatro especies de tortugas, 14 de saurios, cuatro anfisbénidos y 50 serpientes. Según Giraudo et al. (2004) también hay unas 46 especies de ofidios registrados para la provincia. La fauna de anuros también es diversa con al menos 39 especies confirmadas por Peltzer y Lajmanovich (1999).

Los estudios de este grupo de fauna requieren muestreos utilizando diversas técnicas de detección y captura, que implican campañas de larga duración que han sido realizados en algunas áreas cercanas a Concordia, como la represa de Salto Grande (Cortes et al. 2013) y el Parque Nacional El Palmar (Gangenova et al. 2012).

Según el informe de Cortes et al. (2013) en el área del embalse de Salto Grande, cercana al aeródromo, hasta el momento fueron registradas 18 especies de reptiles, en su mayoría serpientes. Estos autores destacan dos registros interesantes en la zona Salto Grande son los de Víbora de Coral (*Micrurus altirostris*) y de Tortuga Pintada (*Trachemys dorbigni*), ambas consideradas especies Vulnerables para la Argentina (Giraud et al. 2012, Prado et al. 2012).

La fauna de anuros registrada en el Arroyo Ayuí Grande a unos 10 km del aeródromo alcanzó las 19 especies (Fourniere et al. 2012). En dicho arroyo existe una población de Yacaré (*Caiman latirostris*), pero los pobladores indican que son más abundantes cerca del embalse de Salto Grande donde existió un programa de manejo de recría ex situ.

En la zona del aeródromo es muy abundante la Yará Grande (*Bothrops alternatus*), una de las serpientes de la región más peligrosas para los animales domésticos y para el hombre. En el perímetro exterior del predio del aeródromo se han registrado ejemplares de un tamaño cercano a los 2 metros de longitud. Según el personal del aeródromo, las yaráras son cada vez más escasas dentro del perímetro cercado, pero son abundantes en el exterior, habiéndose registrado picaduras en animales domésticos como vacas y caballos.

Tabla 14: Lista de tortugas, anfibios y reptiles amenazados de la provincia de Entre Ríos y Uruguay, indicando registros en las AID y AII del proyecto.

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	AII
Tortuga Pintada	<i>Trachemys dorbigni</i>	LC	VU		X
Escuerzo común	<i>Ceratophrys ornata</i>	NT	VU		X
Rana de patas rojas	<i>Argenteohyla s. siemersi</i>	LC	VU		
Ranita de Hensel	<i>Physalaemus henselli</i>	LC	VU		
Rana	<i>Leptodactylus chaquensis</i>	LC	NT		
Lagartija	<i>Cnemidophorus lacertoides</i>	LC	VU		
Curiyu	<i>Eunectes notaeus</i>	LC	VU		
Coral misionera	<i>Micrurus altirostris</i>	LC	VU		X
Coral mesopotámica	<i>Micrurus baliocoryphus</i>	LC	VU		X
Culebra arborícola litoraleña	<i>Chironius bicarinatus</i>	LC	VU		
Culebra de cabeza negra	<i>Tantilla melanocephala</i>	LC	VU		
Culebra verde listada	<i>Philodryas agasizzii</i>	LC	AM		
Musurana nariguda	<i>Phimophis guerini</i>	LC	VU		

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	All
Culebra	<i>Taeniophallus poecilopogon</i>	LC	VU		

Categorías: LC=preocupación menor (no amenazada), NT=casi amenazada, AM= amenazada, VU=Vulnerable (amenazada).

4.3.3.4 Mamíferos

Entre Ríos tiene una mastofauna de 55 especies nativas y 9 exóticas (Muzzachiodi 2007).

Durante el relevamiento realizado por Cortes et al (2013) en el sector de Salto Grande se utilizaron diferentes técnicas para el muestreo de mamíferos (trampas-cámara, redes de niebla, búsqueda activa, y trampas de captura viva tipo “Sherman”), registrándose 20 especies de mamíferos nativos y 4 exóticos. Este listado incluye varias especies de murciélagos y de roedores, además de un conjunto de especies de tamaño mediano como comadrejas, gato montés y hurones.

En el entorno próximo del aeródromo, en el Arroyo Ayuí Grande, recientemente se han observado algunos ejemplares de Carpinchos (*Hydrochaeris hydrochaeris*), y en el bosque de Espinal invadido con Acacia Negra es regular la presencia de la Corzuela (*Mazama gouazoubira*), conocida localmente como Viracho. En el predio de INTA El Alambrado se han observado ejemplares del Aguará popé (*Procyon cancrivorus*). En el Arroyo Ayuí Grande también se ha registrado la presencia del Lobito de río (*Lontra longicaudis*), categorizado como “Casi Amenazado” a nivel global (NT, IUCN 2018) y “En Peligro” a nivel provincial (Muzzachiodi 2007).

En el predio del aeródromo, debido a que se encuentra cerrado por el cerco perimetral con murete a ras del suelo, la presencia de mamíferos silvestres y exóticos es muy rara. Sin embargo, de acuerdo a lo señalado por personal del aeropuerto, hay dos ejemplares de zorro que viven dentro del predio del aeródromo en una zona arbustiva densa, pero que no realizan apariciones en las zonas de la pista o las construcciones. Durante el relevamiento de campo para la realización de esta ESA, dichos ejemplares no pudieron ser observados, pero es posible por el comportamiento que describen los trabajadores del aeródromo, que se trate de Zorro de monte (*Cerdocyon thous*). También en la zona del aeródromo hay una población de tuco-tuco (*Ctenomys* spp., sin determinar su especie), que son pequeños roedores de hábitos fosoriales que viven en madrigueras en suelos arenosos.

Tabla 15: Lista de mamíferos de la provincia de Entre Ríos y Uruguay, indicando registros en las AID y All del proyecto.

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	All
Tuco-tuco	<i>Ctenomys rionegrensis</i>	EN	PV		X
Carpincho	<i>Hydrochaeris</i>	LC	PV		X
Ratón hocico rosado	<i>Bibimys torresi</i>	LC	VU		
Aguará popé	<i>Procyon cancrivorus</i>	LC	VU		X
Hurón menor	<i>Galictis cuja</i>	LC	PV		X
Zorrino común	<i>Conepatus chinga</i>	LC	PV		X

Nombre científico	Nombre común	Categoría IUCN	Categoría regional	AID	All
Lobito de río	<i>Lontra longicaudis</i>	NT	EP		X
Aguará guazú	<i>Chrysocyon brachyurus</i>	NT	EP		
Zorro de monte	<i>Cerdocyon thous</i>	LC	PV	X	X
Puma	<i>Puma concolor</i>	LC	PV		
Gato montés	<i>Leopardus geoffroyi</i>	LC	PV		X
Gato de pajonal	<i>Leopardus colocolo</i>	LC	VU		
Gato moro	<i>Puma yaguaroundi</i>	LC	PV		X
Murciélago listado	<i>Platyrrhinus lineatus</i>	LC	PV		X
Mulita chica	<i>Dasypus septemcinctus</i>	LC	PV		
Mulita pampeana	<i>Dasypus hybridus</i>	NT	PV		X

Categorías: LC=preocupación menor (no amenazada), NT=casi amenazada, PV=potencialmente Vulnerable, VU=Vulnerable (amenazada), EP=En peligro (amenazada).

4.3.4 Áreas Protegidas y/o Reconocidas como Clave para la Biodiversidad

4.3.4.1 Áreas Protegidas

La provincia de Entre Ríos y el departamento Salto de Uruguay han sufrido una gran transformación de sus ambientes naturales y presentan una superficie baja de áreas protegidas. Cabe señalar también que se estima que en los próximos 15 años, la frontera agrícola aumentará un 22%, alcanzando así un total de 52% de tierras cultivadas (Badaracco 2012).

Parques Nacionales

En el departamento Colón de Entre Ríos se localiza el Parque Nacional El Palmar que representa uno de los ecosistemas más característicos de la provincia. El Parque Nacional El Palmar es, luego del Parque Nacional Iguazú, el más visitado de la Mesopotamia argentina, ya que recibe hasta 18.0000 visitantes por año. Fue creado en el año 1966 por Ley Nacional N° 16.802.

Áreas protegidas provinciales

La provincia de Entre Ríos organizó legalmente el Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas a partir de la Ley N° 8967 sancionada el 15 de noviembre de 1995, que fuera luego modificada por la Ley N° 10479 de 2007.

Las áreas protegidas provinciales pueden ser de dominio privado o público, requiriéndose una ley para su declaración como tal, aunque por decreto provincial pueden ser incorporadas al sistema por el término provisorio de dos años mientras se sanciona la ley respectiva. Las áreas privadas requieren convenios con los propietarios que las soliciten y las municipales con los municipios interesados. Las áreas naturales establecidas por organismos conservacionistas no gubernamentales con personería jurídica pueden también ser incorporadas si lo solicitan.

Las áreas naturales protegidas según sus modalidades de manejo se clasifican en:

- Parque Natural

- Monumento Natural
- Reserva Natural Manejada o Santuario de Flora y Fauna
- Paisaje Protegido
- Reserva de Uso Múltiple

En noviembre de 2016, el Sistema Provincial de Áreas Protegidas de Entre Ríos contaba con 58 reservas (561.926 ha), de las cuales 5 se localizan en el departamento de Concordia.

Tabla 16: Áreas Protegidas localizadas en el departamento de Concordia.

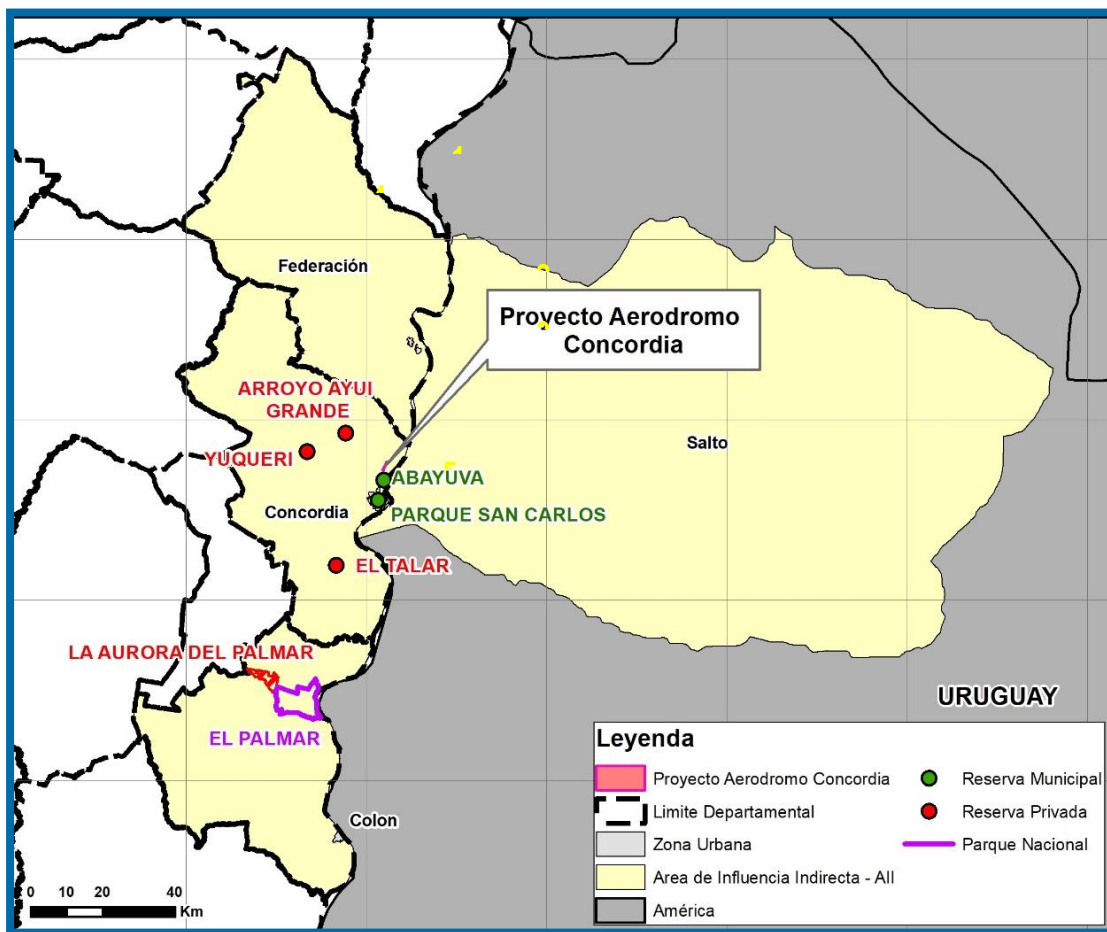
Área Protegida	Categoría	Superficie	Fecha incorporación SPANP / Creación	Dominio
Reserva Municipal Avayuvá	Reserva natural	215 ha	Res. DPV y RN N° 193. Agosto de 1995	Municipalidad de Concordia
Reserva Natural Privada Arroyo Ayuí Grande	Reserva natural	220 ha	Julio de 2000	Privada: Masisa S.A.
Reserva Natural Privada El Talar	Reserva natural	180 ha	Noviembre de 2005	Privada: Masisa S.A.
Reserva Natural Privada Yuquerí	Reserva natural	100 ha	Noviembre de 2005	Privada: Masisa S.A.
Reserva Municipal Parque San Carlos	Paisaje protegido	98 ha	Junio de 1993	Municipalidad de Concordia

Fuente: Sistema Provincial de Áreas Protegidas de Entre Ríos (2018).

En la siguiente figura puede observarse la localización de las Áreas Protegidas en el departamento de Concordia:

1. Reserva natural privada Arroyo Ayuí Grande
2. Reserva municipal Avayuvá
3. Reserva municipal Parque San Carlos
4. Reserva natural privada Yuquerí
5. Reserva natural privada El Talar

Figura 39: Áreas protegidas en el Área de Influencia del proyecto.



Fuente: Elaboración propia con base a datos de la Administración de Parques Nacionales de Argentina, 2018.

Como se aprecia en la figura anterior, la reserva Avayuvá es la más próxima al proyecto y se encuentra aproximadamente a 3 kilómetros, protege un sector de bosque fluvial del río Uruguay, no tiene actualmente guardaparques, y se hace un uso recreativo con un camping y playa.

Reservas ícticas intangibles.

La provincia de Entre Ríos cuenta además con dos reservas ícticas intangibles, que son áreas fluviales o lacustres en donde está prohibida la pesca y todo acto que perturbe el normal desarrollo del medio ambiente. Una de ellas se encuentra en el departamento Concordia, se llama Salto Chico en el Río Uruguay, contigua con el área intangible al sur de la represa de Salto Grande. Fue creada por Resolución N° 2592/86 DG de 1986.

Áreas protegidas en Uruguay

El Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) de Uruguay es de reciente creación (LEY N° 17.234 de 2000). En la actualidad cuenta con 15 áreas protegidas distribuidas en el sector terrestre y marino. En el departamento Salto hasta el momento no se han declarado áreas dentro del SNAP.

4.3.4.2 Sitios Ramsar

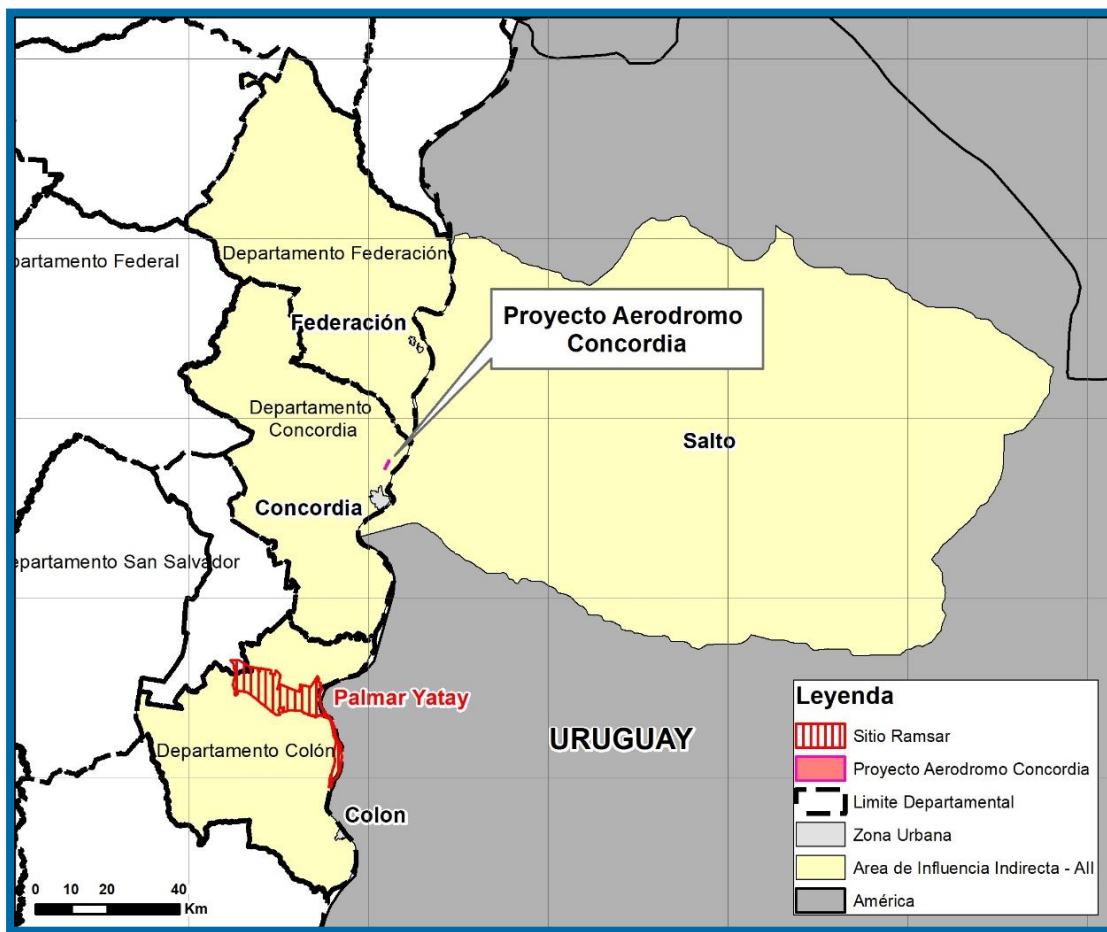
Los sitios declarados como “Humedal de Importancia Internacional”, también conocidos como “Sitios Ramsar”, se identifican a nivel global considerando ciertos criterios, tales como si el sitio posee una base regular de presencia de 20.000 aves acuáticas o 10.000 parejas reproductivas de aves, entre otros. La identificación de los sitios es generalmente realizada por algún sector de la sociedad (ONGs, universidades, científicos, gobierno) ante las autoridades nacionales, quienes someten la propuesta a la Convención Internacional sobre los Humedales (Convención de Ramsar).

Esta convención inició sus actividades en 1971 y Argentina ingresó en el año 1992 con la declaración del Monumento Natural Laguna de Portezuelo, en la provincia de Jujuy, como Sitio Ramsar. En la actualidad, se han declarado 22 Sitios Ramsar en todo el país, los cuales cubren una superficie de 5.625.407 ha. Si bien el estatus legal de estos sitios no se equipara a la figura de un área protegida, los países signatarios se comprometen a realizar el inventario de sitios de valor bajo los criterios establecidos y a continuar con el monitoreo de su estado de conservación.

En el área de influencia del proyecto no se encuentra ningún Sitio Ramsar. Cabe señalar que, aproximadamente a 100 km al sur de Concordia se encuentra “**Palmar Yatay**” que fue declarado Sitio Ramsar en el año 2011. El área totaliza 21.450 ha y comprende al Parque Nacional El Palmar, el refugio de vida silvestre La Aurora del Palmar, la localidad de Arroyo Barú y humedales cercanos y el tramo argentino del Río Uruguay, incluidas las islas Bancos del Caraballo y Boca Chica, cercanas a la localidad de Pueblo Liebig. Su paisaje está compuesto principalmente por ríos y arroyos permanentes y estacionales, esteros, lagunas y charcas estacionales y permanentes de agua dulce. Sus tierras circundantes están ubicadas en el límite entre las ecorregiones de la Pampa y Espinal, por lo que cuenta con ambientes y comunidades característicos de ambas.

El Sitio Ramsar Palmar Yatay constituye una zona de sustento y refugio para especies de animales como el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), especies de 4 familias de peces endémicos y 10 especies endémicas de plantas. El área sustenta poblaciones significativas de especies de peces como el Dorado (*Salminus brasiliensis*) y la Tararira (*Hoplias malabaricus*).

Figura 40: Ubicación del Sitio Ramsar Palmar Yatay. Entre Ríos.



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina, 2018.

4.3.4.3 Áreas Importantes para la Conservación de Aves

Las Áreas Importantes para la Conservación de Aves (AICAs) son sitios prioritarios para conservación de la biodiversidad a escala global que fueron identificados aplicando cuatro criterios científicos. De este modo, un sitio puede calificar como AICA Internacional dentro de cualquiera de los siguientes cuatro criterios:

- A1: El sitio contiene, en una base regular, igual o mayor al 1% de una población biogeográfica de una especie de ave acuática congregatoria.
- A2: El sitio contiene, en una base regular, igual o mayor al 1% de la población mundial de una especie de ave marina o terrestre congregatoria.
- A3: El sitio contiene, en una base regular, igual o mayor a 20.000 aves acuáticas o igual o mayor a 10.000 parejas de aves marinas de una o más especies.
- A4: El sitio excede los niveles críticos establecidos para especies migratorias en sitios donde se congregan grandes cantidades de aves migratorias (cuellos de botella/bottleneck sites).

En Argentina, se han identificado un total de 273 AICAs, cubriendo una extensión de 336.807 km² y representando el 12 % de la superficie total del país (excluyendo la Antártida y las áreas marinas) (Di Giacomo 2005). La mayoría de las AICAs identificadas en el país cumplen con el criterio A1 (especies amenazadas a nivel global). El criterio A2

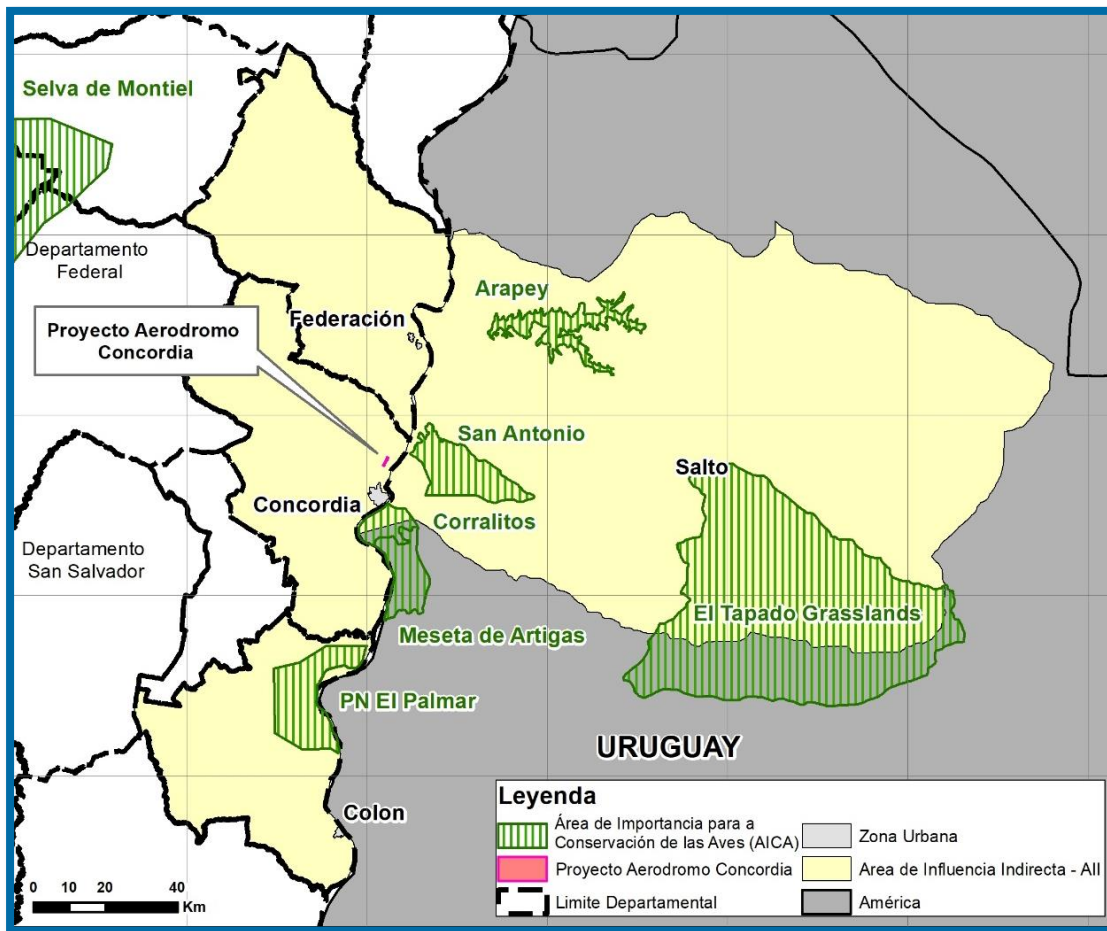
también está equitativamente distribuido, indicando que las especies endémicas están bien representadas en la red de AICAs del país. Para los criterios A3 y A4 no se contaba con información suficiente, razón por la cual los listados resultaron incompletos en la primera edición del inventario.

En la provincia de Entre Ríos fueron identificadas 8 AICAs. Si bien representan a las tres ecorregiones de la provincia, la superficie total de las AICAs sólo cubre el 3% del territorio provincial, ubicándose como la provincia de menor cobertura porcentual de AICAs del país. Sin embargo, el valor de conservación de las AICAs identificadas en tan pequeña superficie es muy alto si se considera la presencia de poblaciones de 16 especies globalmente amenazadas y endémicas, con algunas especies clasificadas en las categorías de máxima preocupación. Las AICAs identificadas se encuentran, salvo los parques nacionales El Palmar y Predelta, desprovistas de protección, pese al elevado número de especies amenazadas y endémicas que contienen. En los departamentos de Salto y de Paysandú en Uruguay se identificaron 6 AICAs.

En el área cercana al aeródromo no se encuentran AICAs declaradas o en estudio. El AICA de Argentina más cercana al aeródromo se encuentra a más de 50 km de distancia: El Parque Nacional El Palmar. Desde el lado de Uruguay, hay dos AICAs más cercanas que se encuentran al norte de la ciudad de Salto (AICA San Antonio) y al sur (AICA Corralitos).

Ninguna de estas AICAs cercanas presenta congregaciones de aves acuáticas o migratorias que pudieran ser afectadas por la operación del aeródromo. Han sido declaradas sobre la base de registros de especies de aves amenazadas como el Cardenal Amarillo (*Gubernatrix cristata*) que habita en bajo número los bosques de espinal, o alguna especie de Capuchino (género *Sporophila*) que también habitan en bajo número pastizales altos. Ambas especies requieren hábitats en buen estado de conservación (de bosque de Espinal y de pastizal natural) y sin presión de caza.

Figura 41: Ubicación de AICAs, en la provincia de Entre Ríos (Argentina) y departamento de Salto (Uruguay).



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes de Birdlife International, 2018.

4.3.4.4 Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos

En 2007 se sancionó la Ley de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos (Ley Nacional Nº 26.331). Esta ley establece “*los presupuestos mínimos de protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, conservación, aprovechamiento y manejo sostenible de los bosques nativos y de los servicios ambientales que éstos brindan a la sociedad*”. Todas las provincias deben realizar, en un plazo establecido y mediante un proceso participativo, el Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos (OTBN) utilizando 10 criterios de sustentabilidad ambiental, con el fin de establecer diferentes categorías de conservación del bosque. Las jurisdicciones que implementan la ley son compensadas económicamente de forma anual, a través de un Fondo Nacional para el Enriquecimiento y la Conservación de los Bosques Nativos.

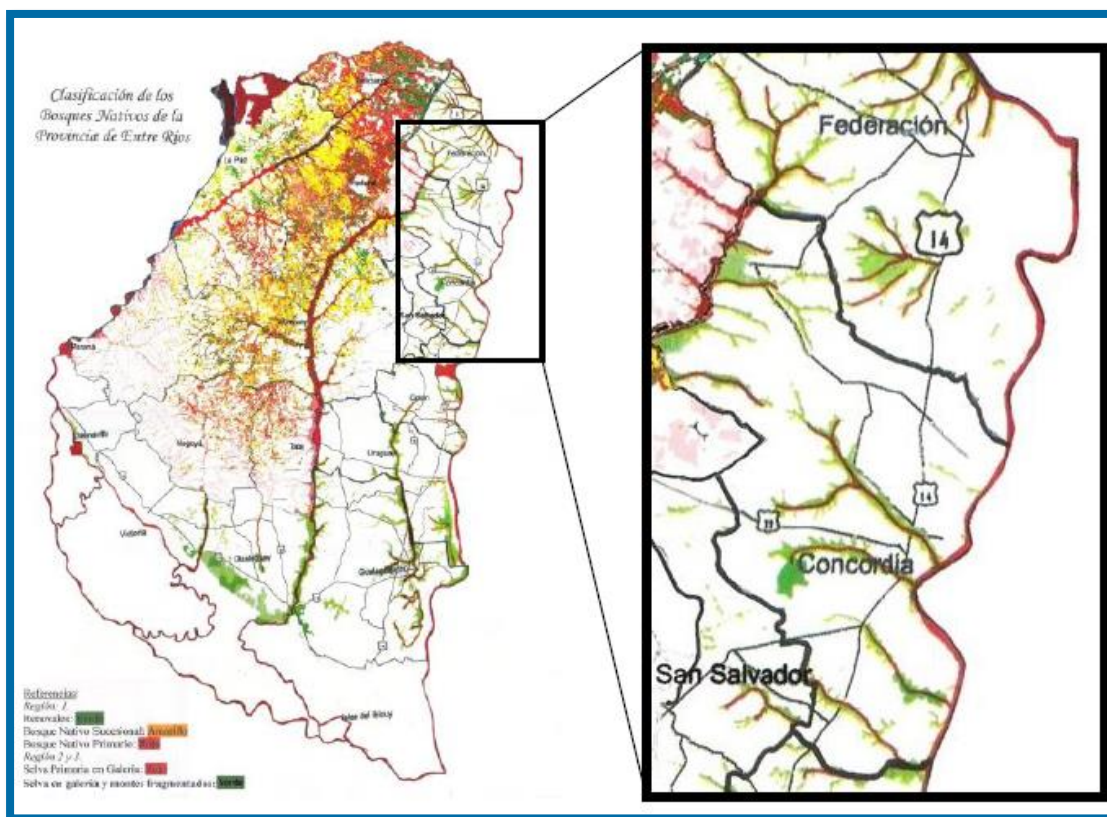
En la provincia de Entre Ríos, el OTBN fue reglamentado en el año 2014 (Ley Provincial Nº 10.284/14). El mapa elaborado está realizado con base en distintas problemáticas que se presentan en el ámbito productivo, lo que establece 3 zonas bien diferenciadas. De éstas, la que más se destaca es la Zona I por ser donde se encuentra aproximadamente el 85% del bosque y que corresponde a la zona Fitogeográfica Espinal. Por su parte, las zonas II y III, en general, es bosque que corresponden a la Región Fitogeográfica

Paranaense, el cual se encuentra muy fragmentado y donde sobresale la Selva en Galerías al borde de ríos y arroyos.

Para este ordenamiento se tuvieron en cuenta los siguientes criterios: estado de conservación del bosque, diversidad biológica, conectividad y corredores boscosos, y conservación de cuencas. En relación a este último criterio, se consideran como Categoría II (AMARILLA) a los 50 metros a cada lado de Arroyos de 3er. Orden en adelante y como Categoría I (ROJA) a los 100 metros a cada lado de los ríos más importantes.

Según se puede observar en el mapa de OTBN de Entre Ríos, el bosque en galería del Arroyo Ayuí Grande está clasificado en la Categoría I (Roja), por lo que debido a su importancia se debe considerar la faja de 100 metros de protección.

Figura 42: Mapa de OTBN de Entre Ríos.



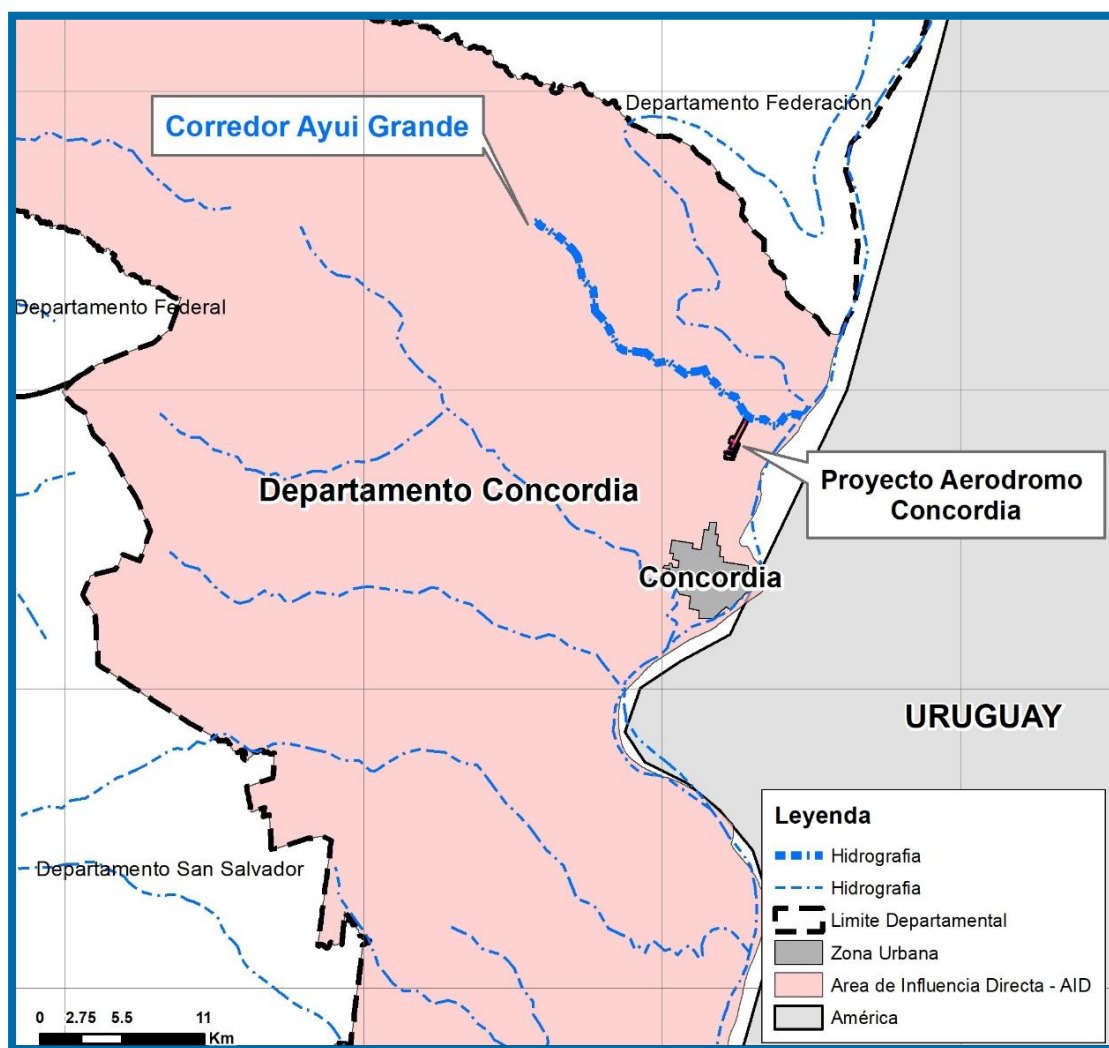
Fuente: Ley Provincial OTBN, 2014.

4.3.4.5 Otras iniciativas de conservación

Durante las entrevistas y recorridas realizadas con diferentes actores sociales de la zona se detectó una iniciativa de conservación local denominado “Proyecto de Corredor Biológico del Ayuí Grande”. Este proyecto surgió por iniciativa de la Fundación Hábitat & Desarrollo y la empresa forestal Masisa Argentina SA con el objetivo de preservar la vida silvestre y la “salud” del arroyo que le da nombre a una de las reservas privadas dicha la empresa Para alcanzar el objetivo de conservación de dichas reservas se llegó a la conclusión que era necesario implementar un corredor de conservación del arroyo Ayuí Grande para garantizar a largo plazo la protección de este frágil y rico ecosistema entrerriano de agua, selva ribereña y pajonal. Ambas organizaciones convocaron a otras entidades de la zona y a propietarios particulares para que participen de la iniciativa. Entre las instituciones locales que se sumaron a la iniciativa se encuentran la municipalidad de

Concordia a través de sus áreas de medio ambiente, la Comisión Técnico Mixta Salto Grande, y el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), ya que todas estas instituciones tienen predios que atraviesan el arroyo. También se incorporaron municipios de La Criolla, Los Charrúas, Colonia Ayuí, así como otras empresas y productores particulares de campos vecinos. Por el momento, esta iniciativa no representa una figura de protección legal, tan solo se firmaron acuerdos que consisten en una primera instancia en comprometerse mutuamente a realizar acciones simples como evitar la caza y el desmonte, no aplicar agroquímicos y no lavar maquinaria en el arroyo ni pescar con tramallo. Se tienen previstas otras acciones tales como capacitaciones y señalización.

Figura 43: Mapa de ubicación del Corredor Biológico Arroyo Ayuí Grande. Entre Ríos.



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes del IGN de Argentina, 2018.

4.3.4.6 Corredores de Migración y Dispersión

Las especies de aves migratorias en Argentina y Uruguay se pueden agrupar principalmente en: a) aves que nidifican en el Hemisferio Norte y migran hacia el centro y sur de Sudamérica ("migrantes Neárticos"); b) aves que nidifican en el sur de Argentina y que migran a latitudes templadas en el invierno; c) aves que nidifican en centro -norte de Argentina y en invierno migran hacia zonas tropicales y subtropicales.

En el área de influencia indirecta del proyecto, como se describió anteriormente, no se conocen rutas detalladas de aves migratorias sobre el territorio debido a la falta de estudios al respecto. Sin embargo, se conoce el estatus de residencia de la mayoría de las especies, pudiéndose determinar en muchos casos, que especies de la avifauna presentan comportamiento migratorio dentro de la región. Dependiendo de las características de las especies, se pueden asociar sus movimientos a alguna de las rutas migratorias generales antes mencionadas. Del total de aves de la región, más de la mitad podrían presentar algún tipo de desplazamiento estacional (Capplonch et al 2008).

Particularmente se estima que unas 60 especies de aves registradas del departamento de Concordia (22% del total) presentan comportamiento migratorio (Torrano et al. 2017).

Entre los grupos de especies de aves son migratorias que se registran en la región de Concordia se encuentran patos (Familia Anatidae), rapaces (Familias Pandionidae, Falconidae, Accipitridae), aves playeras (Familia Scolopacidae), gaviotas (Familia Laridae), cuclillos (Familia Cuculidae), dormilones (Familia Caprimulgidae), y passeriformes de varias familias (Furnariidae, Tyranidae, Cotingidae, Vireonidae, Hirundinidae, Mimidae, y Thraupidae).

Todas estas especies migratorias son habituales de observar en pequeños grupos o parejas, y se observan regularmente en otras provincias del centro de la Argentina. Hasta el momento no se conoce en el área de influencia directa e indirecta del proyecto un “corredor de aves migrantes” (“flyways”), o un sitio de parada migratoria que concentre la mayoría de una población migrante de una especie en particular (sitios de ‘stop over’) como suele ocurrir en sectores de la costa del mar Atlántico de nuestro país, o en grandes humedales interiores (como es el caso de Mar Chiquita en Córdoba). En todo el continente hay movimientos de aves de norte a sur, y de este a oeste, pero son muy pocos los sitios que han sido caracterizados geográficamente como sitios de concentración de aves migratorias, principalmente se encuentran en grandes humedales altoandinos, pampeanos y patagónicos, o a lo largo de la costa de mar.

Un elemento más relevante en la región NE de Argentina para la migración de la mayoría de las aves que hacen desplazamientos Norte-Sur es el valle del río Paraná-Paraguay (Di Giacomo y Parera 2008). Este eje fluvial es reconocido como un importante corredor migratorio para especies que migran del hemisferio Norte, y también las australes para alcanzar latitudes subtropicales y tropicales en Sudamérica. Ya se ha documentado la migración de aves playeras y de aves rapaces, así como también de algunos passeriformes (el Charlatán *Dolichonyx oryzivorus*), con el uso de transmisores de gps y geolocalizadores. Entre las especies de aves playeras del Hemisferio Norte que utilizan este corredor, y luego aparecen en la zona de Concordia de forma regular se encuentran el Batitú (*Bartramia longicauda*), el playerito pectoral (*Calidris melanotos*), los Pitototy (*Tringa solitaria*, *T. melanoleuca* y *T. flavipes*).

Entre las aves migratorias australes que nidifican en la zona de Concordia y luego en invierno migran hacia el norte, se encuentran algunas especies de golondrinas, tyrannidos, y thraupidos.

Otro conjunto de aves acuáticas que nidifica en latitudes más australes como varias especies de patos y garzas, el biguá, y el caracolero realizan movimientos de dispersión que no son regulares o anuales, durante los cuales a veces pueden conformar grandes bandadas que se asientan en humedales durante algunos días y luego sigue su desplazamiento. Sin embargo, no se conocen concentraciones de aves acuáticas o

migratorias, o colonias de reproducción de aves acuáticas en la zona de influencia directa e indirecta del proyecto, que podrían de interés para la evaluación de impactos.

Si bien el valle del Río Uruguay carece de estudios sobre migraciones, hay evidencias de movimientos regionales de algunas aves acuáticas como los rayadores (*Rynchops nigra*) que nidifican en bancos de arena del río durante el verano, y luego se dispersan en otros humedales interiores hacia el sur. En los bancos de arena donde nidifican los rayadores, también lo hacen otras aves del río como el atí, el gaviotín chico, y el chorlito de collar. Debido a que estas aves son molestadas por personas y depredadas por perros, entre otros disturbios, y debido a que hay evidencias de la disminución de las poblaciones nidificantes surgió una iniciativa local para la conservación de estas aves en las islas del corredor fluvial del Río Uruguay y que fue identificada durante el mapeo de actores sociales de esta ESA.

Entre las especies de mayor importancia para la conservación que presentan comportamiento migratorio que se pueden encontrar en la zona de influencia indirecta del proyecto a lo largo del valle fluvial del río Uruguay se encuentran los “corbatitas” o capuchinos del género *Sporophila*. Se trata de especies consideradas endémicas y que además revisten estatus de especies amenazadas a nivel global. Estas aves son pequeñas (8 g) y dependen de semillas de pastos nativos que crecen asociados a humedales y bajos con bajo intensidad de pastoreo que permita su fructificación. Los desplazamientos los realizan a baja altura como la mayoría de los passeriformes, y sus poblaciones son muy pequeñas. Hay algunos pocos registros en el departamento Concordia de Capuchino Garganta Café (*Sporophila ruficollis*, NT-Casi Amenazado) y de Capuchino Corona Gris (*Sporophila cinnamomea*, VU-Vulnerable), y en departamento Villaguay y Federación fue registrada el Capuchino Pecho Blanco (*Sporophila palustris*, EN-En peligro), y en departamento San Salvador el Capuchino Castaño (*Sporophila hypochroma*). En el departamento Salto (Uruguay) también existen registros de capuchinos. Todo este conjunto de aves está amenazado por la captura ilegal para el tráfico de fauna, y por la desaparición de los pastizales nativos (Azpiroz et al. 2012). Existe una iniciativa de conservación a nivel regional denominada “Alianza del pastizal” que promueve la utilización sustentable del pastizal natural con el objetivo de preservar estas especies.

Como se mencionó anteriormente, en la actualidad no se encuentra el hábitat adecuado para la presencia de estas especies de capuchinos en el área de influencia directa del proyecto. Asimismo, la operación de aeronaves no representa un peligro para alguna de estas especies debido a las alturas de vuelo de las mismas.

4.3.5 Bienes y Servicios Ecosistémicos

Todos los ecosistemas proveen recursos básicos que son utilizados para bienestar de la humanidad. Los productos naturales que se obtienen directamente de la naturaleza se denominan bienes ecosistémicos. Los procesos que proveen, regulan, o sustentan los bienes naturales que benefician a la humanidad se conocen colectivamente como servicios ecosistémicos o servicios ambientales. Además, se reconocen como servicios de tipo culturales a aquellos procesos y fenómenos naturales que nos inspiran cultural-, espiritual- o intelectualmente, que nos brindan oportunidades de recreo y que fomenten el descubrimiento científico.

Algunos ejemplos de bienes y servicios ecosistémicos brindados por los ecosistemas, paisajes y hábitats del área de influencia (directa e indirecta) del proyecto son:

4.3.5.1 Provisión de plantas silvestres

Como en muchos lugares de Argentina hay numerosas plantas con propiedades medicinales utilizadas en el país que se originan en el conocimiento tradicional local. En la zona del proyecto también hay uso de algunas plantas para la producción de artesanías, como es el caso del uso de las hojas de palmeras. También se utilizan los frutos de las palmeras Yatay para la producción de licores y mermeladas regionales.

4.3.5.2 Provisión de animales silvestres

Muchos componentes de la fauna de la región son aprovechados de diversas maneras. Por ejemplo, existe un gran desarrollo de emprendimientos turísticos y de servicios dedicados a la pesca en el Río Uruguay. También existe un desarrollo cada vez más importante del ecoturismo, por ejemplo, de la observación y fotografía de animales silvestres, especialmente de aves (*“birding”*). El establecimiento de áreas protegidas es clave para la continuidad de este servicio ambiental. En el pasado existieron en la zona proyectos de aprovechamiento sustentable (*“ranqueo”*) de especies silvestres como el yacaré y el ñandú para su uso en mercados de cueros, plumas y gastronomía.

4.3.5.3 Provisión de Forraje

Este es uno de los servicios ambientales más extendidos de las ecorregiones a lo largo del proyecto con establecimientos ganaderos que realizan el pastoreo sobre campos naturales que utilizan como forraje especies nativas de pastos, que aunque tengan rendimiento relativamente inferiores a las praderas implantadas, se adaptan bien a las condiciones del clima local. En algunas explotaciones ganaderas de la región se implantan especies exóticas de gramíneas, tanto invernales como estivales aprovechando el clima subtropical-templado de la zona. En los últimos años con alto precio de carne para faena, y bajos precios de granos para forraje, se ha reducido la superficie de campos ganaderos extensivos favoreciendo la producción de carne con prácticas más intensivas utilizando granos.

4.3.5.4 Provisión de Material de Construcción (áridos)

En la zona vecina al aeródromo hay establecimientos que extraen piedras de canto rodado y arenas de los suelos.

4.3.5.5 Provisión de Leña y de maderas

El bosque de Espinal es un ecosistema productor de excelente leña y de maderas duras. Por ejemplo, el Ñandubay fue desde siempre muy utilizado para confeccionar postes y varillas de alambrados.

4.3.5.6 Provisión de agua potable

Los acuíferos y las cuencas de aguas superficiales brindan un recurso vital para todas las formas de vida terrestre. En particular, el Acuífero Guaraní es uno de los más importantes del planeta. Varias comunidades en el área de influencia indirecta del Proyecto dependen del agua dulce que emana de manantiales y corre en pequeños cuerpos de agua. También se utiliza el agua termal proveniente de excavaciones a más de 1000 m de profundidad con fines turísticos, representando una de las principales actividades económicas del entorno próximo al aeródromo. Como todo recurso hídrico, tanto la protección de la cubierta vegetal como el tratamiento y derivación de aguas que hayan sido utilizadas para consumo es clave para atender su disponibilidad futura.

4.3.5.7 Regulación de inundaciones

La vegetación natural como la de los humedales, y los bosques, especialmente los que acompañan los cursos de agua, como es el caso del arroyo Ayuí Grande, regulan el ciclo de agua y protegen las zonas urbanizadas y tierras agrícolas de las inundaciones. La ciudad de Concordia sufre con frecuencia las crecidas del Río Uruguay que inunda sectores bajos y lindantes con el río, aparentemente relacionados al impacto de la represa de Salto Grande en el comportamiento del río.

4.3.5.8 Regulación de erosión de los suelos

La vegetación nativa provee protección a los suelos de la acción del agua y el viento asegurando su productividad y protegiendo la calidad del agua por la regulación de los sedimentos.

4.3.6 Amenazas Históricas a la Biodiversidad en el Área de Influencia Directa e Indirecta Ambiental

4.3.6.1 Agricultura

Esta actividad reemplaza la vegetación nativa por especies especialmente sembradas para proveer alimento, forraje o maderas. Los efectos más conspicuos del reemplazo de la vegetación natural por monocultivos es la pérdida de biodiversidad, la erosión, el deterioro o pérdida del recurso suelo, y eventualmente la contaminación ambiental. En este sector de la provincia los cultivos de cítricos, forestales y más recientemente de arándanos se han asentado sobre ambientes naturales típicos del Espinal y la Pampa.

4.3.6.2 Ganadería

La ganadería con fines de producción de carne, leche, cuero y lana, y según las condiciones del ambiente y el manejo que se haga de mismo, el tipo de alimentación de los animales (pasturas naturales o implantadas), la carga de ganado y los efectos del mismo sobre la vegetación y el suelo, también representan diferentes grados de amenaza para la biodiversidad y los servicios ecosistémicos. En Entre Ríos la practica ganadera extensiva sobre el ambiente de Espinal y Pampa ha generado un sistema de pastoreo que mantiene una estructura de tipo “parque” con pastos cortos y poca cobertura de leñosas, ocasionando pérdida de hábitat natural para numerosas especies típicas de esos ambientes naturales. Asimismo, la interrupción del pastoreo genera arbustales o bosques secundarios monoespecíficos con la consecuencia pérdida de productividad de la tierra.

4.3.6.3 Explotación forestal

Por un lado se produjo tempranamente la tala de especies arbóreas de alto valor maderero o combustible (maderas de ñandubay, quebracho blanco y algarrobo). Se inicia en forma desenfrenada a fines de 1800 y fue acelerada notablemente por la apertura de caminos y rutas durante el Siglo XX. Como consecuencia se perdió la mayor parte de la cobertura original del Bosque de Espinal, y la mayoría de las especies más apreciadas por su madera resultan escasas y deben ser protegidas por leyes provinciales para permitir su repoblamiento. Por otra parte, la explotación forestal no solo se traduce en la obtención de madera de especies nativas sino en la promoción del cultivo de especies exóticas, algunas de crecimiento rápido, tanto para la obtención de madera para la construcción como para la fabricación de papel. Esto produce, inevitablemente, un reemplazo de los bosques y selvas nativas por monocultivos forestales de gran extensión que han sido

promovidos por el gobierno mediante incentivos y créditos fiscales. En la zona de Concordia, esta es una de las principales actividades productivas.

4.3.6.4 Grandes obras

Incluye proyectos ingenieriles de gran envergadura como emprendimientos viales, puentes, caminos, rutas, centrales energéticas, vaciaderos atómicos, represas hidroeléctricas, etc. Tienen como común denominador un alto impacto ambiental a una escala local y con consecuencias difíciles de prever. El impacto sobre la biodiversidad depende del tipo de obra que se realice: algunas producen extinciones locales o recambios de especies, otras promueven la dispersión y asentamiento de especies perjudiciales, y otras interrumpen ciclos naturales a los que están asociadas comunidades vegetales o sistemas hidrológicos (caminos, represas). En la zona del proyecto, uno de las obras de gran impacto ambiental es la Represa de Salto Grande, vecina al aeródromo que ha hecho desaparecer ambientes naturales y humanos (la ciudad de Federación vieja) y que actualmente interviene en el ciclo de inundaciones afectando a algunas de las ciudades costeras como es el caso de Concordia.

4.3.6.5 Contaminación

Un contaminante es un producto en concentraciones tales que resulta perjudicial para la vida. Los contaminantes pueden ser naturales o artificiales, pero siempre están en relación con actividades humanas. Los productos aplicados a mayor escala son seguramente aquellos que se utilizan en agricultura, mientras que los derivados industriales afectan a nivel regional o local. Los contaminantes pueden ser degradados o no naturalmente, lo que determinará el tiempo medio de permanencia en el medio. Los contaminantes pueden afectar el agua, el aire y el suelo. En nuestro país, es la contaminación acuática la que constituye la principal amenaza. La contaminación “severa” se focaliza en los cursos de agua superficiales o subterráneos cercanos a ciudades, polos industriales, extracciones mineras o petroleras y puertos, donde la diversidad biológica prácticamente ha desaparecido (quedan sólo las especies resistentes), o bien se limita a unas pocas especies introducidas, colonizadoras o en expansión. Hoy en día, debemos además sumar a esta lista a los campos agrícolas y explotaciones forestales, que sujetos a aplicaciones intensas de agroquímicos, constituyen una nueva fuente de contaminación del recurso agua por escurrimiento o percolación hacia las napas. Si bien la contaminación no es la causa principal de retroceso de nuestra vida silvestre sin duda ayuda a agravar la situación crítica de algunas especies, especialmente a escala local. En la zona del proyecto, existe un uso del agua de pozos termales que luego serían vertidas a los cursos de agua naturales sin plantas de tratamiento, lo cual podría afectar las condiciones físico-químicas de los mismos, afectando a la biodiversidad.

4.3.6.6 Introducción de especies exóticas

Se llama especie exótica a aquella que no pertenece originariamente a la zona en cuestión, sino que ha sido introducida (adrede o accidentalmente) por el hombre, o se ha dispersado con ayuda del mismo. La introducción de especies exóticas puede afectar a otras especies nativas ya que puede competir con ellas por los mismos recursos o en el caso de los animales exóticos hasta pueden actuar como un nuevo depredador aumentando la presión sobre otras poblaciones silvestres nativas que sean sus presas. Si bien es importante aclarar que no todas las especies exóticas son capaces de establecerse y autoperpetuarse, aquellas que lo logran, y se expanden por extensas regiones, luego resultan en un gran problema de difícil solución por los altos costos que demanda su remoción. Algunas especies como el gorrión europeo, o la paloma europea,

están asociados a las urbes y no representan una seria amenaza a las poblaciones de animales silvestres que viven en la naturaleza. En la zona de Concordia hemos detectado la presencia de especies exóticas de plantas, de carácter invasivo en todos los ambientes. Una de las principales es la Acacia Negra (*Gleditsia triacanthos*) que ha invadido principalmente los cursos de agua y zonas bajas, generando bosques cerrados. También hay ligustros, paraísos, y arbustos como Crataegus que representan un gran problema en el resto de la provincia. Se observan además pinos que se han dispersado naturalmente por fuera de los predios de las forestaciones como se puede observar dentro de los límites del mismo aeródromo.

4.3.6.7 Caza, pesca y sobreexplotación

La caza de subsistencia es una actividad practicada por los humanos para conseguir carnes, cueros, y otros productos a partir de los animales silvestres. Esta actividad es uno de los factores que ha hecho declinar las poblaciones de animales silvestres de mayor tamaño. La caza deportiva es una actividad legal cuando está debidamente reglamentada (con permisos de caza, cupos de captura y controles periódicos) y en teoría, no debería constituir una amenaza para las poblaciones animales. Sin embargo la fiscalización de estas actividades resulta insuficiente en muchas regiones de la Argentina y entonces puede representar una amenaza para algunas poblaciones a nivel local que sufren una fuerte presión de caza (perdices, patos). Un esquema similar de actividad de subsistencia y deportiva se verifica para la pesca. Existe además un tipo de caza o pesca denominada comercial, que ante la falta de adecuados estudios o regulaciones, puede provocar una sobre-explotación del recurso y por ello podría representar una amenaza para las especies. En Entre Ríos ocurren todas estas amenazas para la biodiversidad originadas por la actividad de la caza y la pesca. En el entorno próximo del aeródromo de Concordia se pudieron observar restos de actividades de caza y pesca. Asimismo, existe en el río Uruguay un área de desarrollo turístico orientado a la pesca deportiva del Dorado.

4.3.6.8 Tráfico de fauna

El comercio ilegal de vida silvestre es una actividad poco controlada que involucra a actores de diversos niveles sociales, desde el poblador local que encuentra en la recolección de especies silvestres un medio de subsistencia, hasta las personas organizadas para el acopio y comercialización hacia diferentes mercados, tanto nacionales como internacionales. Algunas especies de la fauna de Entre Ríos han disminuido sus poblaciones debido al tráfico de fauna, tal como el Cardenal Amarillo (*Gubernatrix cristata*) que actualmente se encuentra categorizado como En Peligro a nivel internacional.

En la zona de Concordia el grupo CEYDAS que viene monitoreando año tras año las poblaciones de aves, ha detectado la disminución de varias especies de aves que son frecuentemente atrapadas por pajareros como la Urraca Común (*Cyanocorax chrysops*), el Cardenal Azul (*Stephanophorus diadematus*), el Naranjero (*Pipraeidea bonariensis*), Corbatita domino (*Sporophila collaris*), el Cardenal Amarillo, Reinamora chica (*Cyanoloxia glaucoacaerulea*), Reinamora grande (*Cyanoloxia brissonii*) y el Boyero negro (*Cacicus solitarius*).

4.3.7 Evaluación de Criterios de Hábitat Natural Crítico

La Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID define a los hábitats críticos naturales como:

- (i) áreas protegidas existentes u oficialmente propuestas por los gobiernos como tales o sitios que mantienen condiciones que son vitales para la viabilidad de las áreas anteriormente mencionadas; y
- (ii) áreas no protegidas pero a las cuales se les reconoce un elevado valor de conservación.

Entre las áreas protegidas se encuentran las reservas que satisfacen los criterios de las Categorías de Gestión de Áreas Protegidas I a VI de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN), Sitios de Patrimonio Mundial, áreas protegidas bajo la Convención Ramsar sobre Humedales, áreas núcleo de las Reservas Mundiales de la Biosfera, áreas incluidas en la lista de Parques y Áreas Protegidas de las Naciones Unidas.

En el área del proyecto no han sido declaradas áreas protegidas de alguna de estas categorías precedentes.

Las áreas no protegidas pero a las que se les reconoce un alto valor de conservación, son aquellas que en opinión del Banco pudieran ser sitios que (a) sean altamente compatibles con la conservación de la biodiversidad, (b) cruciales para especies amenazadas, en peligro crítico, vulnerables o casi amenazadas y que aparecen como tales en la Lista Roja de Especies en Amenazadas de la UICN, o bien (c) críticas para la viabilidad de rutas o especies migratorias. Las AICAs califican como áreas no protegidas con alto valor de conservación y son un modelo para la identificación de las Áreas Clave para la Biodiversidad (KBAs, por sus siglas en inglés).

En el área de influencia del proyecto, entre los sitios no protegidos que se pueden considerar como altamente compatibles con la conservación de la biodiversidad, se destaca el corredor biológico del arroyo Ayuí Grande con presencia de bosque en galería representativo de la unidad de paisaje con la mayor diversidad de especies y que presenta la mayor conectividad entre ambientes. En el arroyo existen registros de Lobito de río (*Lontra longicaudis*) que está categorizada como Casi Amenazada a escala global (NT, IUCN). Si se garantizara la conservación del Corredor Biológico del Ayuí, este sitio cercano al aeródromo, en el futuro, podría albergar alguna población de dicha especie.

Asimismo, en caso que el Corredor Biológico del Ayuí Grande pudiera ser restaurado y se regeneraran los pastizales naturales húmedos asociados, eventualmente podría proveer un hábitat adecuado para los Capuchinos del género *Sporophila* que son aves migratorias que se reproducen en Entre Ríos y luego migran al norte, pero que se consideran endémicas de los pastizales mesopotámicos de Argentina y están amenazadas a nivel global (Stattersfield et al. 1999, Birdlife International 2018).

Por el momento, y en base a las consultas y relevamientos realizados, en el área de influencia directa del Proyecto no hay registros de ninguna especie amenazada o casi amenazada para las cuales a operación del aeropuerto represente un impacto.

Finalmente teniendo en cuenta la importante diversidad de aves que está presente en las inmediaciones del aeropuerto y la zona de influencia indirecta que podrían ser afectadas por las operaciones de las aeronaves, se incluye también como hábitat natural crítico al espacio aéreo internacional entre Argentina (Concordia) y Uruguay (Salto).

4.3.8 Resumen de Potenciales Hábitats Naturales Críticos

Considerando la información relevada y las consultas realizadas sobre aspectos ambientales y de conservación en el área del proyecto, se identifica el Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande como un hábitat de mayor importancia que podría ser considerado

como natural crítico dentro del área de influencia directa del proyecto, junto con el espacio aéreo internacional donde las aeronaves realizarán las maniobras de aterrizaje y despegue. Sin embargo, no se considera que la operación genere impactos significativos sobre estos dado que por un lado el ambiente ribereño del arroyo Ayuí Grande se encuentra alejado del aeropuerto y se encuentra actualmente muy degradado, sin registros de fauna y flora amenazada. Por otra parte, tampoco se esperan impactos significativos en relación a la avifauna en vuelo, debido a que la altura de vuelo de las aeronaves por fuera del perímetro del aeropuerto a mayor altura previene en gran medida los posibles impactos con aves en vuelo. El Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande puede ser tenido en cuenta para acciones de restauración ambiental y protección efectiva de fauna y flora, que permitan aumentar su valor de conservación según las acciones que se detallan en el PGAS y otras que surjan de la gestión adaptativa de los planes. Estas acciones podrían favorecer la reaparición de algunas de las especies amenazadas y endémicas que fueron mencionadas tales como lobito de río, capuchinos, cardenal amarillo, y yacarés.

4.4 Aspectos Socioeconómicos y Culturales

La región de Salto Grande comprende seis ciudades y localidades que se vinculan con el surgimiento y desarrollo de la Represa de Salto Grande: Concordia, Federación y Santa Ana en la provincia de Entre Ríos (Argentina) y Salto, Villa Constitución y Belén en el Departamento de Salto (Uruguay). La conexión entre dichas localidades, se produce a través del paso fronterizo que une las ciudades de Concordia y Salto.

Como se indicó anteriormente, el AID del presente proyecto comprende el actual predio del Aeródromo de Concordia, su entorno inmediato y la Ciudad de Concordia, ya que los residentes en esta área recibirán los impactos más significativos de la construcción y operación del proyecto, principalmente vinculados a la readecuación y rehabilitación del aeródromo, entre los cuales pueden señalarse molestias a la población por ruido, por contaminación del aire, por incorrecta gestión de los residuos y por obstaculización del tránsito terrestre, afectación del paisaje, riesgo de afectación del patrimonio cultural físico, riesgo de emergencias tecnológicas, e incremento del tráfico terrestre, entre otros.

El AII Social, por su parte, comprende los departamentos que componen la Región de Salto Grande (Concordia y Federación en Argentina, y Salto en Uruguay) y el departamento argentino de Colón, cuyos habitantes se verán beneficiados por los impactos positivos de la etapa de operación del proyecto, ya que dispondrán de vuelos comerciales y de carga liviana regulares, y las actividades económicas que desarrollan, especialmente la turística, recibirá un impulso por el incremento de la afluencia de visitantes a la zona generada por la disponibilidad de vuelos comerciales y la información turística brindada por en los Centros de Informes y a través de la señalización y cartelería turística.

A continuación se describen los aspectos socioeconómicos y culturales más importantes de área de influencia del proyecto, de acuerdo a su relevancia para el análisis de impactos.

4.4.1 Caracterización Sociodemográfica

4.4.1.1 Crecimiento y estructura de la población

San Antonio de Padua de la Concordia, cabecera del departamento homónimo, es la segunda ciudad más poblada de Entre Ríos, luego de la capital provincial.

Según la Encuesta Permanente de Hogares⁵ (EPH – 4to. Trimestre 2014), Concordia cuenta con 159.631 habitantes, con lo cual experimentó un incremento poblacional del 12% en relación al mismo período del año 2004 (EPH – 4to. Trimestre 2004). Del total de dicha población el 49% son varones y el 51% mujeres, proporción que se ha mantenido estable a lo largo de la última década.

La estructura por edad de la población corresponde a una población con tendencia al envejecimiento⁶, en tanto el 8% supera los 65 años de edad. Cabe señalar que las mujeres se encuentran más envejecidas, representando las mayores de 65 años el 10% del total de la población femenina; mientras que este valor asciende a 8% en el caso de los varones.

4.4.1.2 Alfabetización y escolaridad

Las posibilidades de avanzar en el desarrollo integral individual y social se encuentran relacionadas con la adquisición de capacidades y habilidades para aprender a aprender que se transmiten a través de la educación. Los individuos que no alcanzaron el dominio de la lecto-escritura y los que no pueden aplicarlo en la resolución de problemas cotidianos, constituyen el sector más desfavorecido de una sociedad y tienen altas posibilidades de integrar los grupos de menores ingresos y mayores riesgos.

Los expertos de Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL) afirman que se requieren 11 o 12 años de educación, es decir educación secundaria completa, para disminuir las probabilidades caer en la pobreza (Ocampo, s/f), ya que una mayor continuidad dentro del sistema educacional mejora las oportunidades de inserción laboral. En este sentido, los individuos que no han completado los estudios primarios ni secundarios se encuentran también en situación desfavorable.

De acuerdo a la EPH (4to. Trimestre 2017), en Concordia el 2% de los mayores de 10 años, no saben leer ni escribir. De dicho total, el 58 % son mujeres, por lo cual éstas se encuentran en una posición más desfavorable que los varones.

Además, el 10% de los mayores de 20 años que han asistido a la escuela no han completado el nivel primario de educación y el 12% no ha concluido la secundaria. En cuanto al nivel inicial, nuevamente las mujeres se encuentran en desventaja en relación a los varones, ya que el 55% del total de los que no completaron el nivel primario corresponde a población femenina. Esta relación se invierte en la escuela secundaria.

De acuerdo al Programa Nacional Mapa Educativo 2015 del Ministerio de Educación de Argentina, el 8% de las unidades de enseñanza entrerrianas se localizan en Concordia.

⁵ La Encuesta Permanente de Hogares (EPH) es un programa nacional de producción sistemática y permanente de indicadores sociales que lleva a cabo el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), que permite conocer las características sociodemográficas y socioeconómicas de la población. (INDEC, 2003).

⁶ Las Naciones Unidas (1956) denominan *envejecimiento demográfico* al proceso de cambio en la composición estructural de una población por el cual el peso relativo del grupo etario con edades que superan los 65 años presenta una proporción superior al 7% de la población total, en detrimento de los otros grupos. Según esta definición son poblaciones jóvenes las que presentan menos de 4% de personas de 65 años y más; maduras, las que tienen entre 4% y 6% y envejecidas, las que superan el 7% de personas de esos grupos de edad (159Redondo, 2007:139).

En la Ciudad tienen sede la Universidad Nacional de Entre Ríos y la Universidad Tecnológica Nacional.

4.4.1.3 Condiciones Sanitarias

El sistema de salud de la provincia de Entre Ríos está compuesto por establecimientos sanitarios de niveles de atención y complejidad creciente:

- Nivel I: compuesto por Centros de Salud que realizan una atención ambulatoria.
- Nivel II: integrado por hospitales que cuentan con servicios de consultorios externos y emergencia; internación no diferenciada y disponen de un laboratorio y de equipos radiológicos de rutina.
- Nivel III: compuesto por instituciones hospitalarias que constituyen centros de referencia para las áreas vecinas. Disponen de atención ambulatoria y de servicios de internación diferenciada en las cuatro clínicas básicas y algunas especialidades críticas. Tienen servicios de apoyo diagnóstico y tratamiento de mediana complejidad.
- Nivel IV: integrado por los hospitales de máxima complejidad, que tienen la capacidad técnica y profesional para resolver la totalidad de la atención médica.

De acuerdo al Ministerio de Salud de Entre Ríos, en Concordia brindan atención 3 hospitales: Hospital Delicia Concepción Masvernat (Nivel VI), Hospital Felipe Heras y Hospital Materno Infantil Dr. Ramón Carrillo. Asimismo, Concordia cuenta con 15 Centros de Salud, distribuidos en los diferentes barrios que conforman la localidad.

En cuanto a la cobertura de salud de la población, los datos de la EPH (4to. Trimestre 2014) indican que en Concordia el 41% de la población no tiene cobertura de salud, por lo que normalmente asiste a los hospitales públicos o a los centros de salud. Esta falta de cobertura afecta por igual a mujeres y varones.

4.4.1.4 Pobreza e indigencia

La pobreza como fenómeno multidimensional, es medida por diferentes métodos que dan cuenta de las distintas dimensiones que la caracterizan, entre los cuales se encuentran las tasas de pobreza e indigencia. En el caso de la Argentina, dichas tasas son estimadas con base en datos relevados por el INDEC mediante la EPH.

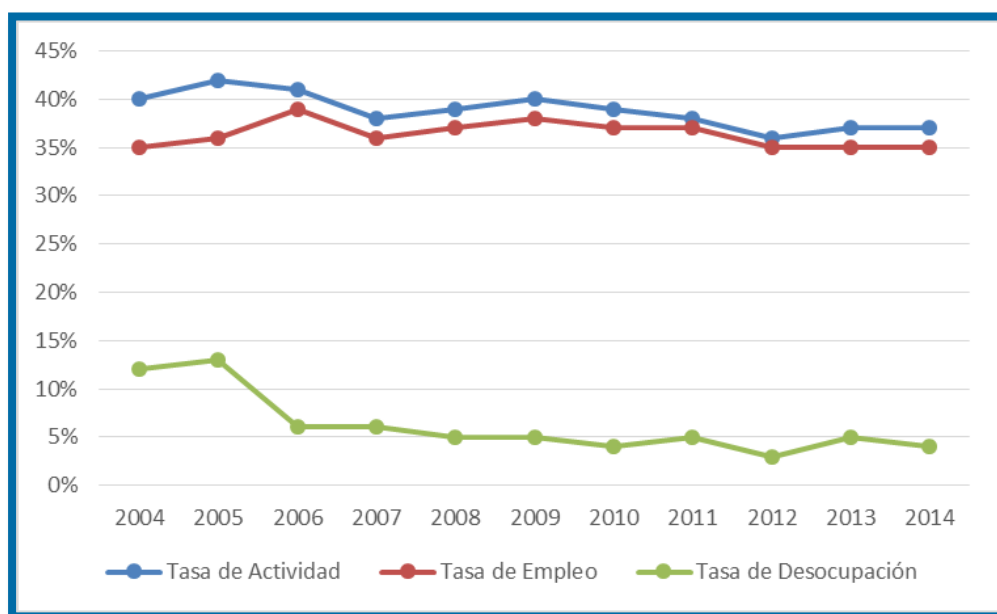
La Línea de Pobreza (LP) consiste en establecer, a partir de los ingresos de los hogares, si éstos tienen capacidad de satisfacer, por medio de la compra de bienes y servicios, un conjunto de necesidades alimentarias y no alimentarias consideradas esenciales. El procedimiento parte de utilizar la Canasta Básica de Alimentos (CBA) y ampliarla con la inclusión de bienes y servicios no alimentarios (vestimenta, transporte, educación, salud, etc.) con el fin de obtener el valor de la Canasta Básica Total (CBT). Para calcular la incidencia de la pobreza se analiza la proporción de hogares cuyo ingreso no supera el valor de la CBT; para el caso de la indigencia, la proporción cuyo ingreso no supera la CBA (INDEC, 2015).

La EPH (1er Semestre de 2017) indica que el 31% de los hogares y el 42% de las personas que residen en Concordia vive bajo la línea de pobreza, y el 5,8% de los hogares y el 7,8% de los habitantes viven en la indigencia. Esto posiciona a Concordia como la segunda ciudad con mayor pobreza de la Argentina.

4.4.1.5 Empleo

De acuerdo a la EPH (4to. Trimestre 2014), Concordia presenta una Tasa de Actividad del 37%, una Tasa de Empleo del 35% y una Tasa de Desocupación del 4%⁷. Durante el período 2004-2014, se observa un incremento en la Tasa de Empleo y con un descenso de la Tasa de Desempleo entre 2005-2006, que coincide con el período en que comenzó a observarse la reactivación de la economía nacional luego de la fuerte crisis económica que se desencadenó en Argentina en 2001. La siguiente figura enseña la evolución de las Tasas de Actividad, Empleo y Desocupación para Concordia en dicho período.

Figura 44: Tasas de Actividad, Tasa de Empleo y Tasa de Desempleo. Concordia. Período 2004-2014.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EPH 2004-2014.

Actualmente, en materia de empleo y mano de obra, Concordia presenta una mayor dependencia del sector privado que de la esfera pública, en tanto el 79% de la población empleada trabaja en empresas privadas.

La economía de la ciudad se encuentra asociada a la agricultura, destacándose la citricultura, la forestación y la producción de arándanos, a lo cual recientemente se ha sumado el incremento de las actividades de servicio principalmente ligadas al turismo. Cabe señalar que dicha dependencia económica a la actividad primaria, genera en el mercado laboral precario e inestable para la población económicamente activa. Por el contrario, el comercio y la actividad pública ofrecen mayor estabilidad laboral, por lo cual la mano de obra desocupada tiende a la búsqueda de empleo en dicho sector.

La siguiente tabla presenta la población ocupada por rama de actividad en Concordia en el año 2014.

⁷ Tasa de Actividad: porcentaje entre la población económicamente activa y la población total. Tasa de Empleo: porcentaje entre la población ocupada y la población total. Tasa de Desocupación: porcentaje entre la población desocupada y la población económicamente activa. Fuente: Situación y Evolución Social (INDEC, 2003).

Tabla 17: Cantidad de empleados por rama de actividad. Concordia. 4to. Trimestre 2014.

Rama de actividad	Población empleada (%)
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	8%
Industria manufacturera	8%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire	0%
Construcción	12%
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	20%
Transporte y almacenamiento	6%
Alojamiento y servicios de comida	2%
Información y comunicación	0%
Actividades financieras y de seguros	1%
Actividades inmobiliarias	0%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	3%
Actividades administrativas y servicios de apoyo	1%
Administración pública y defensa; planes de seguro social	8%
Enseñanza	9%
Salud humana y servicios sociales	8%
Artes, entretenimiento y recreación	1%
Otras actividades de servicios	4%
Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico	8%

Fuente: EPH 2004-2014.

En cuanto a la distribución por sexo de los empleados en las distintas ramas de actividad, las mujeres cubren puestos principalmente en el comercio, las instituciones educativas y de salud, y en los hogares, mientras que los varones se dedican mayormente a la construcción, el comercio, la agricultura, al transporte y almacenamiento.

En relación a la calificación de la ocupación, las mujeres se encuentran en situación de desventaja en comparación con los hombres, ya que el número de hombres profesionales empleados superan en el doble a las mujeres (66% y 34%, respectivamente), las cuales representan también el mayor porcentaje de mano de obra no calificada (53%). Esta situación también se observa, si se considera que sólo el 35% del total de la población con trabajo estable, son mujeres.

Estas condiciones inciden en la percepción de ingresos de las mujeres en tanto los puestos a los que acceden se caracterizan por la inestabilidad y la baja remuneración, lo cual complejiza las condiciones socioeconómicas de los hogares, principalmente si las mujeres son el principal sostén.

4.4.1.6 Acciones destinadas a mejorar las condiciones socioeconómicas de las mujeres

Como se ha hecho referencia en los apartados anteriores, las mujeres de Concordia, se encuentran en una situación desfavorable en relación a los varones en cuanto a distintas dimensiones que inciden en su calidad de vida. Atendiendo a esta realidad, el Municipio de la localidad lleva adelante diferentes acciones destinadas a promover la igualdad de género y empoderar a la mujer. Entre dichas iniciativas, se destacan las siguientes:

- Sensibilización sobre la perspectiva de género:

Se desarrollan capacitaciones en distintos espacios donde se promueven los derechos de las mujeres. Asimismo, se impulsa un proyecto de ordenanza municipal con el objeto de igualar las condiciones laborales de los hombres y las mujeres en el ámbito del gobierno local.

- Mejora en el servicio de salud para las mujeres:

Se trabaja en el acondicionamiento de un Centro de Salud Integral para la Mujer, el cual será destinado a la atención exclusiva de mujeres. El mismo nucleará los distintos servicios, dispositivos y atención a la mujer que brinda la Municipalidad de Concordia y el Hospital Masvernat.

De igual modo, también se encuentran en proceso de acondicionamiento el Espacio Espera Digna, destinado a las mujeres embarazadas de otras ciudades y pueblos aledaños a Concordia que concurren al Hospital Regional Masvernat y que no requieren de internación inmediata. En dicho espacio, estas mujeres podrán descansar, alimentarse y aguardar al momento de internarse para dar a luz.

- Capacitaciones y equipamiento a mujeres productoras:

La Dirección de Producción de la Municipalidad realiza capacitaciones y subsidia equipamiento a los distintos emprendedores y emprendedoras de la localidad.

- Tratamiento integral de la violencia de género:

Una de las temáticas más importantes abordadas de manera integral por el Municipio es la violencia de género, a través de un Protocolo Municipal con el cual se han profundizado y multiplicado las acciones contenidas en el Protocolo Provincial.

De este modo, bajo la órbita de la Secretaría de Desarrollo Humano, Salud y Ambiente de la Municipalidad, ejerce sus funciones el Área de la Mujer. Esta oficina recibe espontáneamente a las mujeres víctimas de violencia de género y realiza un acompañamiento durante todo el proceso de la denuncia y para mejorar sus condiciones de vulnerabilidad socioeconómica. Además, desde el área se asesora legalmente sobre situaciones de violencia de género en los distintos Centros de Salud del Municipio, de manera tal de acercar dicho asesoramiento a las mujeres que residen en barrios alejados del casco urbano, donde se encuentra la oficina del área.

En materia de promoción, el Área de la Mujer brinda capacitaciones sobre sensibilización de violencia de género a otras dependencias municipales e instituciones de la localidad. El objeto de estas acciones es trabajar en red y que en cualquier ámbito se sepa cómo actuar si se capta una situación de violencia. Asimismo, el área participa del Programa de Educación Sexual Integral, concientizando sobre el tema a los alumnos de distintas instituciones educativas.

El Área de la Mujer articula su trabajo con el Centro de Fortalecimiento Social, que realiza el acompañamiento psicológico a mujeres víctimas de violencia de género, y con la Casa de la Mujer que brinda contención y ayuda a mujeres en dicha situación, proveyéndolas a ellas y a sus hijos de un alojamiento transitorio en caso de que deban abandonar su residencia habitual. Además, el área se vincula con la Dirección de Prevención y Seguridad del Municipio, responsable de aplicar el Protocolo de Botón Anti pánico, el cual se instala en el celular de las mujeres (si no disponen de uno, se les facilita) y cuando es activado, inmediatamente suena en la Jefatura Departamental de Policía y en la Oficina de Seguridad, acudiendo efectivos policiales al domicilio de la mujer. Por último, cabe señalar que el Área de la Mujer coordina acciones con la Oficina de Empleo Municipal para que las mujeres víctimas de violencia de género puedan acceder a un trabajo digno.

En relación a este tema, cabe señalar que en Concordia, al igual que en el resto de Argentina, tiene lugar un intenso proceso de defensa de los derechos humanos de los grupos poblacionales tradicionalmente más vulnerables, el cual ha impulsado la conformación y afianzamiento de organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la temática. En el caso particular de Concordia se destacan el Colectivo de géneros Concordia y la Asamblea de mujeres, lesbianas, travestis y trans; entre otros, quienes trabajan en la promoción de los derechos humanos.

Las acciones tanto del Municipio como de las organizaciones de la sociedad civil desarrolladas, han incidido en la disminución de los casos de violencia de género en Concordia y en la provincia. Esto se ve reflejado en las cifras del Registro Único de Casos de Violencia Contra las Mujeres, el cual indicó 9060 casos para Entre Ríos en 2017, número que ha descendido a 846 al mes de junio de 2018. En Concordia, en el transcurso de 2018, se han registrado entre 100 y 120 denuncias mensuales.

4.4.2 Caracterización Económica

4.4.2.1 Actividades económicas

Concordia y los departamentos entrerrianos que conforman la región de Salto Grande junto con el departamento de Salto, presentan una estructura productiva similar, donde adquiere relevancia el turismo y la producción de agropecuaria. A continuación se sintetizan las principales características de las actividades económicas desarrolladas en dichas localidades.

- Sector Turístico

En Concordia, la actividad turística se encuentra asociada a las termas, lográndose una ocupación completa de la capacidad de alojamiento en los fines de semana largos y feriados y un promedio del 50% durante el resto del tiempo. Además del turismo de bienestar, también se desarrolla el turismo de pesca con la visita de extranjeros que realizan la actividad en las cercanías de la represa Salto Grande.

De igual modo, en Federación el turismo está completamente relacionado a los centros recreacionales que se han creado en torno al uso de aguas termales tales como piscinas, parque acuático y deportes, que están localizados en terrenos de propiedad pública y que son gestionados y administrados por el sector público local.

El departamento Colón, con un desarrollo más consolidado, presenta una diversificación de productos turísticos: turismo termal, de naturaleza, aventura, rural, gastronómico, de bodegas y de eventos y convenciones, entre otros.

De acuerdo a la Dirección General de Estadísticas y Censos de Entre Ríos, los complejos termales de Concordia, Federación y Colón reciben a más de 1.000.000 turistas por año, concentrando el 60% de los visitantes que recibe el turismo termal de la provincia. A continuación se presenta el total de los visitantes de los complejos termales de Concordia, Federación y Colón, a lo largo del período 2015-2016.

Tabla 18: Total de visitantes de los complejos termales de Concordia, Federación y Colón. Período 2015-2016.

Meses	Colón	Concordia	Federación	Otros	Total
mar-15	22900	5796	50182	55121	133999
abr-15	19571	4655	55727	46640	126593
may-15	11995	2004	38293	29674	81966
jun-15	6018	1385	22088	16543	46034
jul-15	20732	3965	62033	51095	137825
ago-15	10588	3540	31774	30895	76797
sep-15	13643	3672	41101	33625	92041
oct-15	17034	3748	45437	37570	103789
nov-15	19954	10411	47749	48781	126895
dic-15	14566	12412	46161	61103	134242
ene-16	15033	26256	121080	141370	303739
feb-16	24884	12756	85323	94666	217629
mar-16	17795	4526	47821	45603	115745
Total	214,713	95,126	694,769	692,686	1,697,294

Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos de Entre Ríos, 2016.

Estas ciudades también cuentan con instalaciones aptas para la realización de congresos y convenciones, las que en la actualidad presentan capacidad ociosa dado la falta de conectividad vía aérea, lo que condiciona la realización de eventos con asistentes y ponentes regionales e internacionales.

Otro producto de importancia en la región, es el que refiere al turismo histórico-cultural, dada la riqueza de los acontecimientos históricos que han tenido lugar en el territorio de la región de Salto Grande.

Por su parte, el departamento de Salto ha mostrado un importante crecimiento del sector turístico, con participación tanto estatal como privada, asociado principalmente a su riqueza termal. El Litoral Termal uruguayo recibe alrededor de 500.000 turistas extranjeros por año, quienes visitan los complejos hoteleros en las Termas del Arapey, Daymán y Salto Grande, y el primer parque acuático de Uruguay, localizados en Salto.

- Sector productivo

En el sector argentino del área de influencia del proyecto, se destacan las cadenas productivas citrícola y forestal. Además, se observan actividades como la producción de nuez pecan, horticultura, vitivinicultura, apicultura y recientemente ha adquirido relevancia la producción de arándanos.

De acuerdo al Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas de Entre Ríos, estas actividades se caracterizan por:

- Citrícola: constituye uno de los sectores productivos tradicionales de la zona y de alta relevancia económica. Esta actividad es desarrollada mayormente por empresas familiares, en superficies plantadas menores a 50 ha. En 2017, la participación relativa de la exportación de cítricos dulces en las exportaciones totales de la provincia fue del 4% y entre sus principales destinos se encuentran Rusia, Países Bajos y España, localizándose en el departamento de Concordia 14 galpones habilitados para exportación y las plantas de procesamiento de las empresas más importantes del sector. Esta actividad demanda mano de obra intensiva en su etapa primaria, con clara estacionalidad.
- Forestal: la principal cuenca de eucalipto del país se encuentra en la costa del río Uruguay, siguiendo el recorrido de la Ruta Nacional 14, en los departamentos de Gualaguaychú, Uruguay, Colón, Concordia y Federación. En 2017, las exportaciones del sector representaron el 6,4% del total de exportaciones provinciales y los principales destinos fueron Canadá, EEUU, Uruguay, Paraguay y Chile. Las plantas de procesamiento se localizan en Concordia y Concepción del Uruguay.
- Arándanos: en 2016, las provincias de Entre Ríos y Corrientes concentraron el 38% de la superficie total plantada con arándanos del país, con una producción de 6770 tn. En Entre Ríos la producción de arándanos se concentra mayormente en el departamento de Concordia. En 2017, las exportaciones de arándanos frescos alcanzaron el 39% del total de exportaciones frutícolas de la provincia, y sus principales destinos fueron EEUU, Reino Unido y Alemania. La composición de los productores en cuanto a tamaño, tipo de inversión y origen es heterogénea. Esta actividad requiere mano de obra intensiva y de carácter estacional con mayor demanda en época de cosecha.

Por su parte, el departamento de Salto es considerado uno de los más productivos del país, ya que explota el 9% del total de la superficie explotada del Uruguay, lo que lo ubica en el 4to lugar a nivel nacional. Las principales actividades productivas de Salto son la ganadería vacuna y ovina, la horticultura y la citricultura.

De acuerdo a Informes del Gobierno de Uruguay y de Salto, estas actividades se caracterizan por:

- Ganadería: Salto es uno de los principales productores de carne bovina y ovina de Uruguay, explotando el 3% de la superficie total de tierras ganaderas del país. La ganadería vacuna de carne comprende un 40% de los establecimientos y 80% de la superficie explotada a nivel departamental, según datos del Censo Agropecuario 2000, mientras que la ganadería ovina ocupa el 22% de los establecimientos y el 14% de la superficie departamental. A nivel agroindustrial el departamento cuenta con una importante empresa exportadora, Frigorífico Cledinor (La Caballada), creada en 1860 y ubicada en la capital donde es una importante fuente de empleo.
- Horticultura: esta actividad es una de las más relevantes del departamento, ocupando un importante porcentaje de los suelos y generando alrededor de 3.500 puestos de trabajos fijos. Las principales empresas del sector se encuentran en las inmediaciones de las ciudades Salto y San Antonio. El 80% de los productores son pequeños y producen el 20% del total de la producción. La horticultura en Salto se realiza principalmente en invernáculo (80%) y la gran mayoría posee sistema de riego. Entre los principales cultivos a contra estación producidos son tomate, morrón, berenjena, chaucha y frutilla (invernáculo). Además, también se produce cebolla, zanahoria y zapallo (a campo). El principal destino de esta producción es el mercado interno (Montevideo) y eventualmente Argentina y Brasil.

- Citricultura: Salto junto con Paysandú producen el 90% de la exportación de cítricos de Uruguay, concentrándose en Salto el 45% de la superficie explotada con frutas cítricas del país y las principales empresas productoras. Los principales destinos de exportación son la Unión Europea, Estados Unidos y Rusia. El sector cuenta con una buena infraestructura, en el packing, a nivel tecnológico y los camiones para transportar la producción.

De acuerdo a lo señalado, la actividad turística del área de influencia del proyecto se vería beneficiada con el impulso que recibiría al contar con un aeropuerto que garantizara la frecuencia regular de vuelos comerciales de las ciudades de Buenos Aires como así mismo por la afluencia de turistas derivada de la información brindada en los Centros de Informes. Por su parte, los sectores productivos se verían asimismo beneficiados si el aeropuerto incorporara también vuelos de carga pesada, ofreciendo otra alternativa al transporte de la producción vía terrestre como se realiza en la actualidad. Cabe señalar que el desarrollo de estas actividades se verá promovido también por otras iniciativas de integración binacional impulsadas conjuntamente por las localidades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay).

4.4.3 Usos del suelo

De acuerdo al Plano de Mensura N° 6.3651 (2005) de la Dirección de Catastro de Entre Ríos, la parcela donde se encuentra emplazado el aeródromo pertenece a la Municipalidad de Concordia, cuenta con una superficie de 426 ha y sus límites son al norte el Arroyo Ayuí Grande, al oeste la Av. Monseñor Ricardo Rosch, al sur la calle Int. Pedro Urrozola y al este tierras desocupadas y la vía del Ferrocarril Urquiza, actualmente desactivado. Según lo referenciado por el Administrador del Aeropuerto, estas tierras fueron donadas por el Gobierno de la Nación a la Provincia para la construcción de un aeropuerto.

Dentro de dicho predio, la Municipalidad ha cedido tierra a través de Convenios de Comodato a Autódromo Concordia en el sector sur, al Club de Profesionales Universitarios de Concordia en el sector sureste y al Complejo de Aguas Termales en el sector noreste. Asimismo, dentro del predio se encuentran el Parque Municipal Liquidámbar. A través de dichos convenios, la Municipalidad cede gratuitamente las tierras, por un tiempo determinado, para que estas instituciones realicen prácticas deportivas, sociales y recreativas.

El Complejo Termal y el Club de Profesionales no verán afectado el uso que actualmente dan a las tierras que ocupan por la readecuación del aeródromo, en tanto las obras de infraestructura no se proyectan sobre las mismas. En el caso del Autódromo, la nueva pista para el despegue y aterrizaje de las aeronaves se extenderá 400 m sobre lo que anteriormente constituía su predio. Al respecto, cabe señalar que a través del Decreto N° 1.140 (2017), el Consejo Deliberante de Concordia, autorizó la renovación del Convenio de Comodato con el Administrador del Aeródromo por 20 años, indicando expresamente la quita de un porcentaje del inmueble destinado a las obras necesarias para la ampliación del aeropuerto. Asimismo, debe destacarse que la porción de predio del autódromo sobre la que se proyecta la extensión de la pista del aeropuerto (400 m) no constituye una afectación significativa para el club ya que corresponde a un sector normalmente no utilizado y no perjudica las remodelaciones realizadas recientemente en el autódromo.

Por fuera del predio del aeropuerto, hacia el sur, se extienden tierras fiscales y privadas de uso mixto (residencial, comercial y recreativo) donde se emplaza el Club Yaro. En dicha dirección, aproximadamente a 3,5 km de distancia sobre la Av. Monseñor Rosch, se

encuentra el barrio Villa Zorraquín, el cual cuenta actualmente con una población de 950 habitantes. Las parcelas lindantes hacia el oeste con el aeropuerto, son también de uso mixto ya que en ellas se emplazan complejos turísticos y comerciales (hoteles, restaurantes y estaciones de servicio) como asimismo deportivos (Aeroclub Concordia). Por último, las tierras hacia el este de los límites del predio del aeropuerto son áreas de vacancia que pertenecen a la Municipalidad de Concordia. La zona presenta un potencial de uso turístico de la salud, vinculado con las aguas termales.

De acuerdo a lo indicado por personal de la Municipalidad de Concordia y al Código de Ordenamiento Urbano de Concordia (2004), en el área donde se emplaza el aeródromo se permiten actividades deportivas, recreativas, turísticas y productivas, siempre que las mismas se desarrollen respetando las áreas naturales. En cuanto a la planificación urbana, la misma tiene como objetivo densificar los cascos urbanos existentes, como es el caso de Villa Zorraquín. El mapa siguiente presenta los usos del suelo identificados durante la visita de campo.

Mapa de uso del suelo de la zona de estudio en Villa Zorraquín, Argentina. El mapa muestra una zona delimitada por una línea roja que incluye el Complejo Turístico, el Aeroclub Concordia, el Parque Liquidambar, la Pista, el Club Profesional, el Autódromo de Concordia y el Club Los Yaros. Se también muestra la Villa Zorraquín, el Arroyo Yandari Chico y la Red Hidrica. La leyenda indica el uso del suelo para cada zona y la escala es de 1:30,000.

Legenda

- Red Hidrica
- Area de Estudio
- Uso del Suelo
- Complejo Turístico
- Aeroclub Concordia
- Parque Liquidambar
- Autódromo de Concordia
- Pista
- Club Los Yaros
- Terma
- Club Profesional
- Villa Zorraquín

Escala: 1:30,000

Coordenadas: 404000, 406000, 6536000, 6538000

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 21S

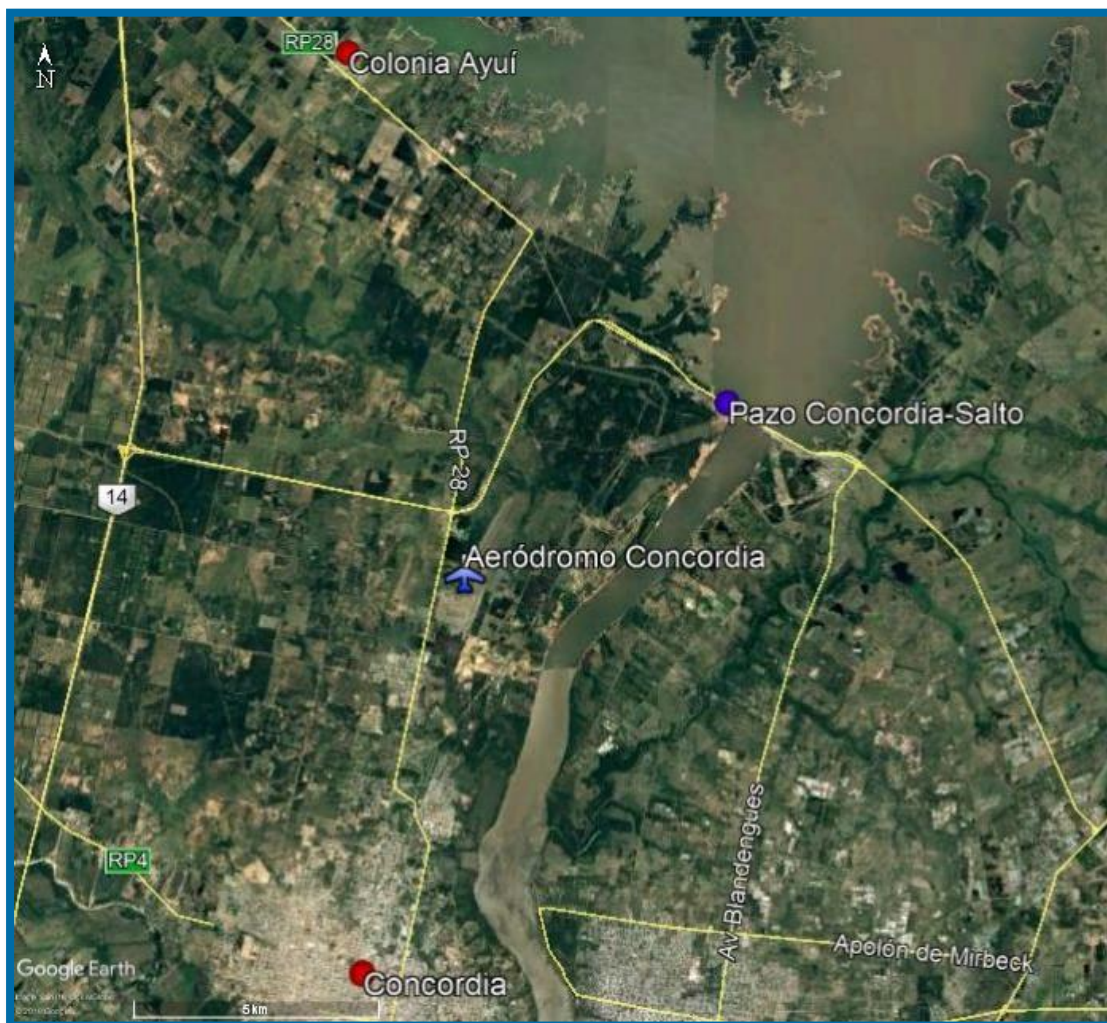
Fuente: Elaboración propia con base a reconocimiento de campo e imágenes de Google Earth, 2018.

En cuanto a la red vial que conecta al aeródromo, éste se comunica con el casco urbano de la Ciudad de Concordia recorriendo 12 km hacia el sur por la Av. Monseñor Rosch, y con el Municipio de Colonia Ayuí transitando 12 km hacia el norte por la Ruta Provincial Nº 28. Además, el aeropuerto se encuentra a 8 km al este de la Ruta Nacional Nº 14, denominada “Ruta del Mercosur”, que constituye la principal vía de conexión entre

Argentina, Brasil y Uruguay; y a 10 km del Paso Internacional Concordia-Salto accediéndose al mismo por la Ruta Nacional N° 15.

El trazado de rutas es muy importante para la actividad agropecuaria de la provincia, ya que es la principal forma de traslado de la producción, destacándose la RN 14. El Paso Internacional Concordia-Salto también es utilizado por vehículos de carga que realizan el traslado de mercaderías entre Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile y Argentina. El 75% de los camiones que utilizan el paso tienen como origen o destino la República de Paraguay.

Figura 46: Red vial en el AID Social del proyecto.



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes del Google Earth, 2018.

Cabe señalar aquí que la Guía sobre medio ambiente, salud y seguridad para aeropuertos (CFI; 2007), recomienda, en materia de ordenamiento territorial, que el emplazamiento de un nuevo aeropuerto o la ampliación de uno existente, como es el caso del presente proyecto, sea planificado teniendo en cuenta los proyectos urbanísticos en curso o ya existentes en el área de proyecto, lo cual podría implicar la coordinación con las autoridades locales con competencias en la planificación del suelo y del transporte en general. De este modo, podría mitigarse el impacto del incremento del ruido por las operaciones de las aeronaves (aire y tierra) sobre la población residente en el área de proyecto, el cual constituye uno de los más impactos sociales más significativos. Asimismo, podrían controlarse las afectaciones que sufriría la población por una incorrecta

gestión por parte del aeropuerto, de aguas fluviales y residuales, materiales peligrosos, residuos sólidos, emisiones al aire y uso de energía y agua.

4.4.4 Organizaciones de la Comunidad y Percepción frente al Proyecto

A continuación se presentan las principales entidades sociales existentes en Concordia:

- Comisiones Vecinales de Concordia:
 - Los fines y obligaciones de las Comisiones Vecinales, en su carácter de administradoras y representantes de los vecinos, son gestionar ante las autoridades oficiales, lo perteneciente a su área, como así colaborar en obras públicas de su sector y realizaciones culturales y educativas.
- Asociación Hotelera y Gastronómica de Concordia (AHGC)
 - La AHGC brinda nuclea a las empresas del sector hotelero y gastronómico a quienes brinda los servicios de asesoramiento impositivo, previsional, laboral, promocional y de mercado; gestión ante los organismos públicos del ámbito nacional, provincial y municipal, en el orden Legislativo y Ejecutivo; representación ante terceros que interactúan en el desarrollo de la actividad hotelera y gastronómica; y capacitación para el perfeccionamiento y actualización profesional de los distintos niveles de desempeño en el sector hotelero y gastronómico
- Asociación Concordeñense de Trabajadores Independientes de Turismo (ACTITUR):
 - La ACTITUR es una institución conformada por empresas vinculadas a la actividad turística que desempeñan sus actividades de manera independiente.
- Asociación Citricultores Concordia:
 - La Asociación Citricultores de Concordia es una entidad que representa y aglutina a los citricultores de la zona. Está conformada por productores, empaques, exportadores e industrializadores dedicados a la actividad citrícola del Departamento de Concordia, con el objeto de defender sus intereses, con una mirada prospectiva al perfeccionamiento y desarrollo de esta economía regional, que es una de las más importantes de la provincia de Entre Ríos.
- Cámara de Exportadores de Citrus del Noreste Argentino (CECNEA):
 - La CECNEA es una institución sin fines de lucro que nuclea a los exportadores de Citrus fresco (mandarina, naranja y pomelo) de la región para la defensa de sus intereses comunes en el orden nacional e internacional, la apertura y desarrollo de nuevos mercados y la representación del sector de citrus dulce del NEA en el país y el mundo.
- Coordinadora de Comunidades Charrúas de Entre Ríos (CODECHA):
 - La CODECHA nuclea a las comunidades de pueblos charrúas de la provincia y a la cual pertenece la Comunidad Saltos de Agua residente en la zona urbana de Concordia, llevando adelante el proceso de reconstrucción de identidad charrúa. El objetivo principal de la Coordinadora es el encuentro de "hermanos en situación de dispersión por genocidio" y la recuperación del espacio territorial de este pueblo.
- Clubes y sociedades deportivas:
 - En el departamento de Concordia se han conformado clubes y sociedades vinculadas a diferentes prácticas deportivas, como por ejemplo: Auto Moto Club Concordia, Aeroclub Concordia; Club Pesca Concordia, Concordia Golf Club, Clubes de Fútbol, entre otros.
- Entidades culturales:
 - Concordia cuenta con organizaciones destinadas a la promoción de la cultura, entre las que se encuentran la Fundación Odeón, vinculada a las ciencias, las artes, la educación y la investigación, y la Fundación Magister, relacionada con la

lectura, el libro, la educación y las artes. Asimismo, Concordia también es sede de numerosas comparsas, como por ejemplo Bella Samba, Emperatriz, Imperio, Ráfaga y Unisur.

- Organizaciones ambientalistas:
 - Debido a la riqueza de los recursos naturales de Concordia, en el departamento se hacen presentes organizaciones que promueven la protección y la conservación del patrimonio natural de la región, entre la que se destacan el Centro para el Estudio y Defensa de las Aves Silvestres (CEYDAS); el Club de Observadores de Aves Garza Blanca; la Fundación Hábitat y Desarrollo; y la Asamblea Ciudadana Concordia.
- Organizaciones de Derechos Humanos:
 - El intenso proceso de defensa de los derechos humanos de los grupos poblacionales tradicionalmente más vulnerables que atraviesa el país, ha impulsado la conformación y afianzamiento de organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la temática. En el caso particular de Concordia se destacan Colectivo de géneros Concordia; Asamblea de mujeres, lesbianas, travestis y trans; Colectivo Basquiadé; Campaña Nacional por el derecho al aborto seguro, legal y gratuito; Provida; y ACOPAD.
- Organizaciones de asistencia social:
 - Fundación ConCONIN, Fundación Conased, Club de Leones Concordia, y Merenderos y Comedores comunitarios son algunas de las organizaciones que brindan asistencia social a los grupos poblacionales más vulnerables de Concordia.

En cuanto a la percepción que tienen estas organizaciones respecto al proyecto del Aeródromo de Concordia, en las entrevistas realizadas durante la visita a la zona de proyecto en el mes de junio de 2018, el Presidente y Vice Presidente de la Comisión Vecinal de Villa Zorraquín, barrio localizado aproximadamente a 1,5 km del aeropuerto, manifestaron el apoyo al proyecto. Consideran que el mismo resultará fundamental para el desarrollo de la actividad turística termal de Concordia. Asimismo, señalaron que los beneficios del proyecto también alcanzaría a otras localidades de la región, ya que el aeropuerto se encuentra ubicado cerca de rutas provinciales y nacionales de importante circulación (RP 28 y RN 14) que conectan Concordia con otros departamentos de Entre Ríos y con Salto en Uruguay. Además, destacaron la importancia que tendría para el desarrollo de la producción de arándanos de la región, la posibilidad de que el aeropuerto permitiera el transporte de carga pesada.

Por su parte, el representante del Autódromo de Concordia también expresó el apoyo al proyecto y la predisposición por parte del club de colaborar con el mismo, como viene haciéndolo desde que comenzó a planificarse la readecuación del aeródromo. Señaló la importancia que tendría para el desarrollo de la actividad que realiza el club en el predio contiguo al aeropuerto, la posibilidad de contar con transporte aéreo de pasajero, lo cual sumado a la infraestructura turística (complejos termales y hoteles) y vial del área (RN 14 y RP 28), les brinda una ventaja frente a otros autódromos del país. Además, indicó que la porción de predio del autódromo sobre la que se proyecta la extensión de la pista del aeropuerto (400 m) no constituye una afectación significativa para el club ya que corresponde a un sector normalmente no utilizado y no perjudica las remodelaciones realizadas recientemente en el autódromo. Asimismo, señaló que dicha afectación fue acordada previa la renovación del Contrato de Comodato firmado en 2017.

De igual modo, durante la Consulta Significativa llevada a cabo el día 05 de Julio de 2018, los representantes de estas organizaciones que solicitaron la palabra, brindaron su apoyo al proyecto.

El representante de ACTITUR (Asociación Concordeñense de Trabajadores Independientes de Turismo), manifestó el apoyo de la Institución al proyecto en tanto estiman que el mismo es fundamental para el desarrollo turístico de la región. Consideran que las ofertas turísticas de la región no llega a muchos sectores del país como por ejemplo Salta, Mendoza, Neuquén y Río Negro, entre otros, ya que actualmente el traslado desde esas provincias a Entre Ríos implica un promedio de 15hs. de viaje por tierra. De este modo, los esfuerzos realizados por las empresas privadas y el sector público para promocionar las actividades turísticas de la región no resultan suficientes. En este marco, contar con un aeropuerto mejorará la conectividad y beneficiará el desarrollo del sector. Para el caso particular de la pesca, posibilitará la apertura a un nuevo mercado muy importante en el sur de Brasil.

Por su parte, la Presidente de la AHGC (Asociación Hotelera y Gastronómica de Concordia) celebró la decisión política de desarrollar el proyecto, el cual consideran que beneficiará no sólo a la región sino a toda la costa del río Uruguay. Estiman que el nuevo aeropuerto permitirá diversificar los segmentos de turistas que recibirá la región, entre los cuales se encuentra el turismo de reuniones y convenciones, de pesca y de la actividad termal.

El sector representado por los miembros del Centro de Comercio, Industria y Servicios de Concordia, manifestó el apoyo a la decisión política de desarrollar el proyecto, por la importancia que implicará para la región el desarrollo aéreo que posibilitará el nuevo aeropuerto, más allá de una conexión aérea directa entre Concordia y Buenos Aires como la que existió en años anteriores. Fundamentó su posición en las actuales consultas que se realizan desde distintos lugares del mundo, como España, sobre vuelos a Concordia; en la concurrencia de académicos colombianos a dictar cursos en la sede de la Universidad Tecnológica Nacional; y en el interés de compañías aéreas brasileñas en llegar a la región.

De la misma forma, el Gerente de Aeropostas, una de las empresas concesionarias del aeródromo que opera la aeroplanta de YPF, expresó el apoyo a la decisión política de las autoridades argentinas y uruguayas de llevar adelante el proyecto, al cual consideran fundamental para el desarrollo de toda la región. Asimismo, sostuvo el compromiso de acompañar el avance del proyecto y de las obras vinculadas al mismo, las cuales entienden que implicarán dificultades pero están predispuestos a colaborar para continuar brindando los servicios.

Por último, el representante de la Facultad de Alimentos de la Universidad Nacional de Entre Ríos, brindó su apoyo al proyecto, en tanto considera que es transformador para toda la región ya que una obra de tal envergadura traerá aparejado el desarrollo de las actividades productivas existentes y de otras vinculadas al transporte de carga.

4.4.5 Patrimonio Cultural

Según el Sistema de Información Cultural de la Argentina (SInCA) se detectan, en Concordia, los siguientes sitios históricos:

- Plaza 25 de Mayo, construida en 1833 por el Cnel. Antonio Navarro, encargado de diseñar los lotes fundacionales y las calles de Concordia en forma de dameros.
- Catedral San Antonio de Padua, inaugurada en junio de 1899

- Municipalidad de Concordia inaugurado en 1943
- Castillos San Carlos

Asimismo, en dicha se referencian los siguientes Museos:

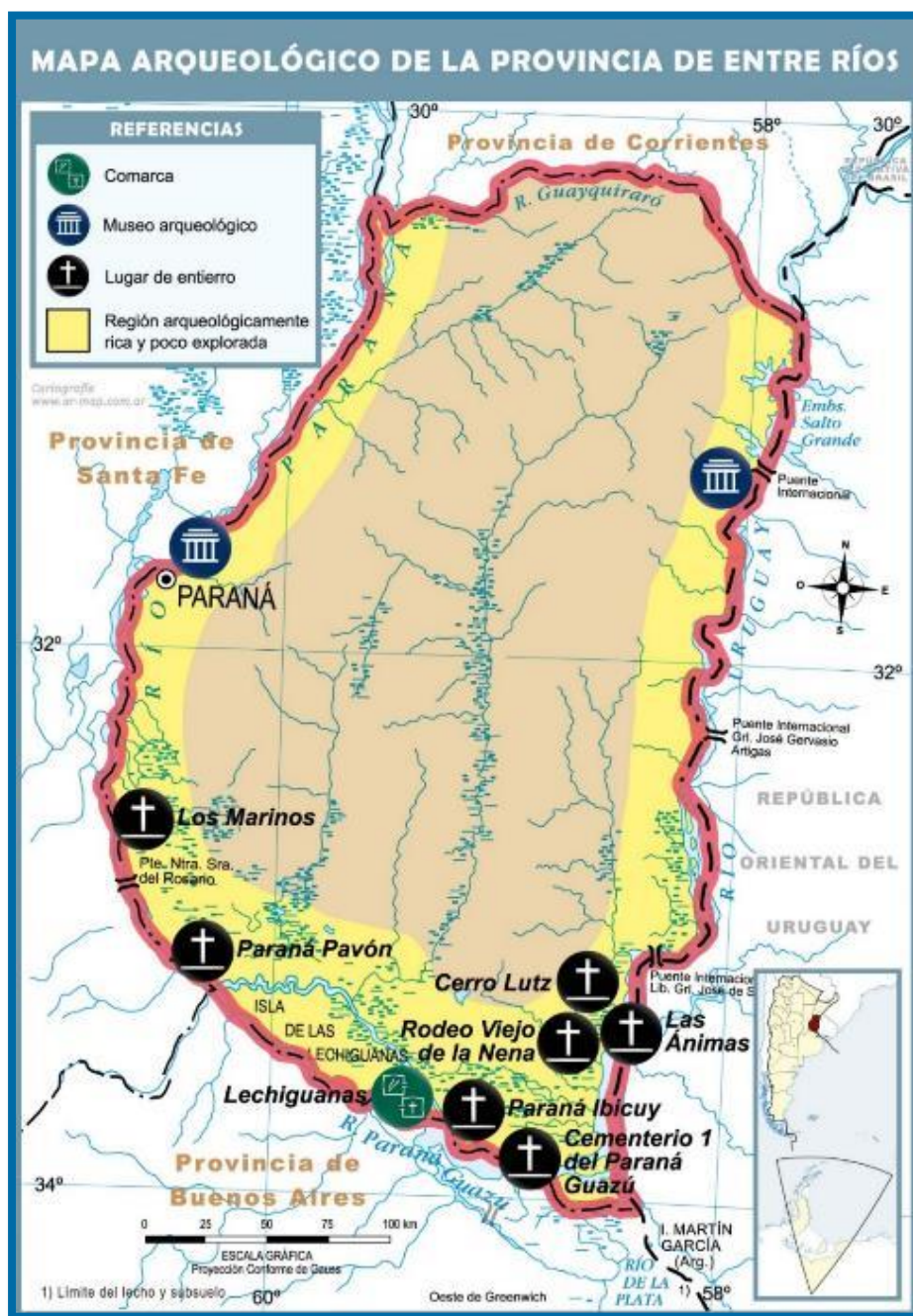
- Museo Regional "Palacio Arruabarrena"
- Museo de Antropología y Ciencias Naturales
- Museo Municipal de Artes Visuales
- Museo Judío de Entre Ríos
- Museo y Centro Cultural "Salto Grande"

Además, se reconoce en esta localidad las siguientes fiestas y festivales:

- Fiesta Provincial de la Primavera
- Jornadas Nacionales de Artesanías
- Fiesta Nacional de la Citricultura
- Concordia Vive el Verano
- Encuentro Provincial de Comparsas Ganadoras
- Expo Tango La Gardel
- Feria de las Golondrinas
- Fiesta Provincial del Inmigrante
- Fiesta Nacional de la Boga
- Carnavales de la Ciudad

El Mapa Arqueológico de la provincia de Entre Ríos no identifica sitios arqueológicos y/o paleontológicos en la huella del proyecto, aunque indica que la zona es una región arqueológicamente rica pero poco explorada. Debido a ello, si bien se estima que el riesgo de realizar hallazgos arqueológicos y/o paleontológicos durante la ejecución del proyecto es muy baja en tanto las obras se llevaran a cabo dentro del perímetro del actual aeródromo el cual se encuentra fuertemente impactado, en el PGAS se incluyen medidas para la preservación del patrimonio cultural físico durante las actividades de construcción.

Figura 47: Mapa Arqueológico de Entre Ríos.



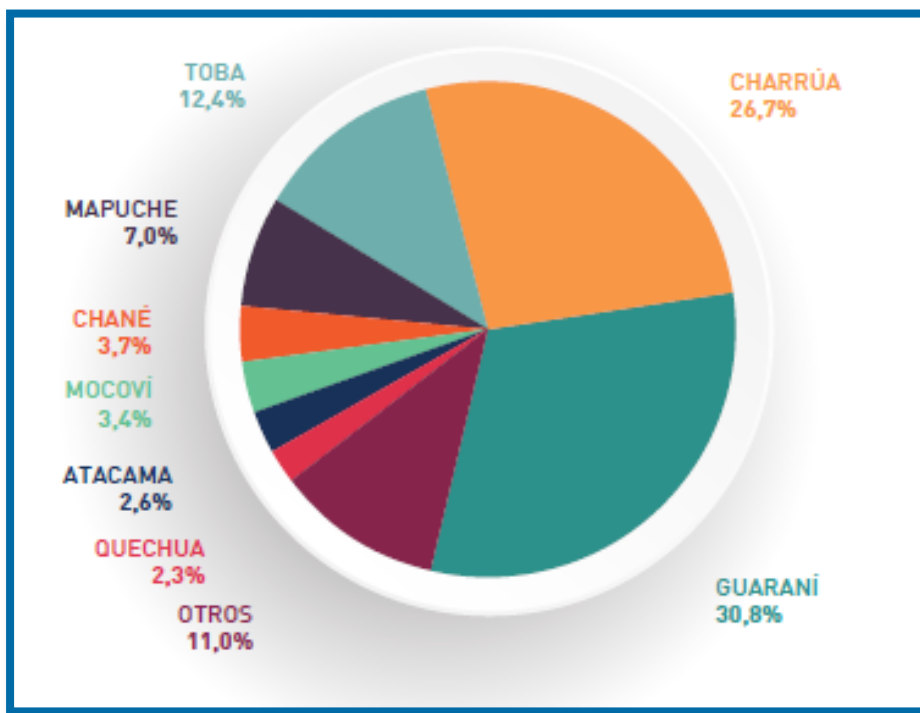
Fuente: Sistema de Información Cultural de la Argentina (SInCA), 2018.

4.4.6 Pueblos Indígenas

4.4.6.1 Pueblos Indígenas en Entre Ríos

De acuerdo al CNPHV 2010, el 1% de la población de la provincia de Entre Ríos se autorreconoce descendiente o perteneciente a algún pueblo indígena. Ese porcentaje es inferior a la media nacional de 2,4%. En la figura siguiente se presenta un esquema mostrando el porcentaje de población indígena por pueblo en Entre Ríos.

Figura 48: Porcentaje de población indígena por pueblo en Entre Ríos.



Fuente: CNPHV, 2010.

4.4.6.2 Pueblos Indígenas en Concordia

En el departamento de Concordia habita una comunidad originaria compuesta por 8 familias, 5 de las cuales residen en el área urbana de la localidad. Esta comunidad pertenece al Pueblo Charrúa y se denomina Y'tu, lenguas charrúa y guaraní que significa "Saltos de Agua" en español, con lo cual se hace referencia a Salto Grande y Salto Chico, las dos caídas mayores que presentaba la zona de rápidos del Río Uruguay. De acuerdo a lo señalado por la ukai Gladys Do Nascimento, portadora de la palabra de la comunidad, la comunidad se caracteriza por:

- Conformada por 8 familias y 2 abuelos, 5 de las cuales residen el departamento de Concordia (Argentina) y 3 en el departamento de Salto (Uruguay), en zonas urbanizadas.
- No posee Personería Jurídica en tanto la comunidad en su relación con el Estado sigue un proceso distinto a la obtención de dicha figura legal. Se conformó hace aproximadamente 15 años.
- Se organiza en un Consejo integrado por todos los miembros de la comunidad (hombres, mujeres, adultos, ancianos, jóvenes y niños), quienes toman las decisiones en Asamblea. Poseen la figura "portador/a de la palabra" que es el integrante la que lleva la voz de la comunidad al resto de la sociedad. En la organización ancestral de la comunidad no existen jefes, sino que los lugares van siendo ocupados según los saberes de los integrantes.
- Integra el CONACHA (Consejo de la Nación Charrúa de Uruguay) y la CODECHA (Coordinadora de Comunidades Charrúas de Entre Ríos), cuyo objetivo es el reconocimiento de los derechos preexistentes de los pueblos originarios. Estos espacios se reúnen dos veces en el ciclo (al año) para compartir los procesos transitados y coordinar la lucha compartida entre las comunidades.

- Se encuentra en proceso de recuperación de identidad charrúa ya que durante la segunda mitad del siglo XVIII, el proceso de colonización, conquista e invasión en la zona donde se asentaba el Pueblo Charrúa (Este de Argentina, Uruguay y Sur de Brasil), provocó la asimilación forzosa de las comunidades originarias, con lo cual se perdieron las costumbres, identidad y lengua. Aproximadamente hace 30 años, una abuela de Villaguay comenzó el proceso recuperación de la identidad a través de reuniones donde compartía la cultura charrúa. Desde entonces el proceso se ha acelerado y es liderado por muchas mujeres charrúas.
- Se encuentra en un proceso de recuperación de la lengua charrúa. Tres personas en Entre Ríos la hablan y comparten con el resto del pueblo, una de las cuales forma parte de la comunidad.
- Una de los miembros es referente de la cultura indígena de Entre Ríos frente al Ministerio de Cultura de la Nación, en el Consejo de Educación Autónomo de los Pueblos Indígenas (CEAPI). Asimismo, la comunidad mantiene un diálogo muy abierto con el Consejo de Educación de Entre Ríos.
- Realiza actividades culturales hacia afuera de la comunidad, tales como la Ceremonia de Fin de Ciclo, a la cual invita a la comunidad de Concordia a participar para compartirle los saberes ancestrales del Pueblos Charrúa. Asimismo, celebra el Día de la Mujer Indígena en Entre Ríos (17.03) y el Día de los Aborígenes de América (19.04), fechas claves en las cuales hace saber de su existencia a los habitantes de Concordia. Además, la comunidad es invitada permanentemente por diferentes instituciones educativas como universidades, centros culturales, escuelas para compartir sus saberes, en un marco de respeto mutuo que se ha logrado a través del tiempo.
- Los miembros se dedican a diferentes actividades económicas como, por ejemplo, la comercialización de productos de la comunidad (medicinas y alimentos), con el objeto de visibilizar al pueblo charrúa. Esta actividad no les genera un ingreso tal con el cual pudieran subsistir por lo que también se dedican a otras tareas como la docencia y el trabajo en el campo. Asimismo, algunos de los miembros de la comunidad se encuentran desempleados, como el caso de los jóvenes que actualmente estudian en el nivel terciario y universitario.
- En dicho proceso ha accedido a 2 ha en la ciudad de Paraná, a través del Consejo de Educación de Entre Ríos, espacio que comparten todas las comunidades de pueblos originarios de la provincia, donde realizan ceremonias. Este espacio, cedido en comodato a las comunidades, se encuentra dentro de una reserva natural y en él realizan prácticas culturales vinculadas con el monte.
- En el departamento de Concordia y en Salto ha realizado a un relevamiento de los lugares en la costa de los ríos y arroyos donde no hay población todavía, lugares donde van a recoger medicina, semillas, a transmitirles los saberes a los niños, hacer ceremonias. Se ha presentado un proyecto al Municipio de Concordia, a través de una Consejal, sin haber obtenido respuesta aún. Estas áreas se encuentran a varios kilómetros del aeródromo, sobre la costa del Río Uruguay, por lo que en primera instancia, el proyecto no impactaría en las prácticas de la comunidad.

Debido al bajo número de miembros integrantes esta comunidad y su residencia en zonas urbanas (alejadas del área de proyecto), no se considera a este colectivo significativamente afectado por el proyecto, no activándose en este caso la OP-765 del BID.

5 Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales

5.1 Metodología

La metodología incluye las siguientes fases:

- Identificación de las principales acciones del proyecto a ejecutar.
- Identificación de los principales factores ambientales y sociales presentes en el área de influencia del proyecto.
- Elaboración de la matriz de interacción entre las acciones del proyecto y los factores ambientales y sociales identificados.
- Análisis y valoración de los impactos ambientales y sociales generados por el proyecto.
- Análisis de los impactos ambientales y sociales transfronterizos.

5.2 Principales Acciones del Proyecto

El Proyecto de Aeródromo de Concordia implicará las siguientes acciones:

Etapas de Construcción

- Contratación de personal
- Instalación y operación del obrador
- Instalación y operación de la planta de hormigón y asfalto
- Operación de maquinaria
- Mantenimiento de maquinaria
- Provisión y almacenamiento de insumos y material de préstamo
- Eliminación de vegetación
- Desmontes y rellenos
- Demolición y desmantelamiento de estructuras existentes
- Fresado (corte) de pavimentos existentes
- Construcción, instalación y equipamiento de nuevas estructuras
- Pavimentación
- Préstamos y vertederos

Etapas de Operación

- Explotación nueva torre de control
- Operaciones aeronáuticas: tráfico aéreo
- Operaciones en plataforma: movimiento de aeronaves en tierra
- Tráfico de vehículos y mantenimiento
- Funcionamiento de la planta de tratamiento de aguas residuales domésticas
- Servicio de transporte aéreo para pasajeros y cargas
- Administración del aeropuerto

En cuanto a la instalación de Centros de Informes Turísticos y de la señalización turística y cartelería necesaria para la región de Salto Grande, se llevarán a cabo las siguientes acciones:

Etapas de Construcción

- Instalación y mantenimiento de los módulos móviles y desmontables
- Instalación y mantenimiento de la señalización y cartelería

Etapas de Operación

- Administración y mantenimiento de los Centros de Informes Turísticos
- Mantenimiento de la señalización turística y cartelería

5.3 Principales Factores Ambientales y Sociales afectados por el Proyecto

- Medio Físico:
 - Geomorfología y Geología
 - Suelo
 - Hidrología
 - Aire
 - Ruido
- Medio Biótico:
 - Flora y Vegetación
 - Fauna
 - Hábitats Naturales Críticos, especies endémicas o amenazadas
- Medio Socioeconómico:
 - Población
 - Economía
 - Infraestructura, Equipamiento y Servicios
 - Paisaje
 - Patrimonio Cultural
 - Riesgos Naturales y Tecnológicos

5.4 Matriz de Interacción

Se ha construido una matriz de impacto que puede ser considerada como una matriz de control bidimensional. Una dimensión contiene las principales acciones del proyecto (Etapas de Construcción y Operación) y la otra incluye los principales factores ambientales y sociales afectados por el proyecto. En la matriz construida se indica con una “--” cuando se estima que no habrá impacto y con una “X” cuando se considera que se producirá un impacto.

			ETAPA DE CONSTRUCCIÓN													ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO									
			Contratación de personal	Instalación y operación del obrador	Instalación y operación de la planta de hormigón y asfalto	Operación de maquinaria	Mantenimiento de maquinaria	Provisión y almacenamiento de insumos y material de préstamo	Eliminación de vegetación	Desmontes y rellenos	Demolición y desmantelamiento de estructuras existentes	Fresado de pavimentos existentes	Construcción, instalación y equipamiento de nuevas estructuras	Pavimentación	Préstamos y vertederos	Instalación de Centros de Informes Turístico	Instalación de señalización turística y cartelera	Operación de la nueva torre de control	Operaciones aeronáuticas: tráfico aéreo	Operaciones en plataforma: movimiento de aeronaves en tierra	Tráfico de vehículos y mantenimiento	Funcionamiento de la Planta de tratamiento de agua	Servicio de transporte de pasajeros y cargas	Administración del aeropuerto	Información turística (Centros de Informes y señalización y cartelera)
MEDIO FÍSICO	GEOLOGÍA	Cambios geomorfológicos	--	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	GEOMORFOLOGÍA	Eliminación de suelos	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	SUELO	Procesos erosivos	--	--	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		Características edáficas	--	--	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		Calidad del agua	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--	X	--	--
	HIDROLOGÍA	Hidrología superficial	--	--	--	--	X	--	X	X	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	--	--	X	--	--
		Hidrología subterránea	--	--	--	--	X	--	X	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	X	--	--
	CLIMA	Cambios microclimáticos	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	X	--	--	--	X	X	X	--	--	--	--
MEDIO BIÓTICO	CALIDAD DEL AIRE	Calidad química del aire	--	--	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	--	--	--	X	X	X	--	--	--	--
		Ruido	--	--	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	--
	FLORA Y VEGETACIÓN	Variación en la flora	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		Productividad potencial	--	--	X	X	--	X	X	X	--	--	X	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	FAUNA	Modificación de hábitats	--	--	X	X	--	X	X	X	--	--	X	X	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	--
MEDIO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	POBLACIÓN	Variación en la fauna	--	--	X	--	--	X	X	X	X	X	X	X	X	--	--	--	X	X	X	--	--	--	--
		Variación en hábitats naturales	--	--	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		Residentes en el área de proyecto	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	X	X	--	--	--	--	X	--
		Instituciones	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	--	--	--	X	X	--	--	--	--	--	X	X
	ECONOMÍA	Empleo	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	X
		Salud y seguridad pública / del personal de obra	--	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	--	X	--	--
	INFRAESTRUCTURA, EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	Ingresos	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		Actividades económicas locales	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	--	X
	PAISAJE	Infraestructura vial y conectividad	--	--	--	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	X	X	--	--	--	--	--	--	X
		Paisaje	--	X	X	X	--	X	X	X	X	--	X	--	X	X	X	X	--	--	--	--	--	--	--
	PATRIMONIO CULTURAL	Sitios de interés cultural y arqueológico	--	X	X	X	--	X	--	--	--	--	--	--	X	--	X	--	--	--	--	--	--	--	X
		Incendios	--	X	X	X	X	X	--	--	X	--	X	X	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	Derrames	--	X	X	X	X	X	--	--	X	--	X	X	X	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5.5 Análisis y Valoración de los Impactos

5.5.1 Impactos sobre el Medio Físico

5.5.1.1 Geomorfología

Etapas de Construcción

Para la preparación de las áreas donde se ubicarán las instalaciones y vías de acceso para la readecuación del aeródromo, será necesario realizar movimiento de tierras y nivelación del terreno a fin de obtener una buena estabilidad física de las estructuras a construir. Este impacto ha sido calificado como de efecto negativo, pero de extensión puntual, magnitud baja, duración permanente y significancia baja.

5.5.1.2 Calidad de Suelo

Etapas de Construcción

Los actividades de readecuación del aeródromo podrían ocasionar la afectación de la calidad de suelos como consecuencia de derrames accidentales de aceites, grasas y combustibles, de las maquinarias y equipos empleados para el acondicionamiento de los terrenos en los cuales se instalarán los componentes. En caso de que se produzca derrame de aceites y grasas, se estima que su efecto se manifestaría de manera específica en la zona donde se volcara elemento contaminante. Es importante mencionar que todas las acciones de readecuación se realizarán sobre terrenos impermeabilizados por lo cual el riesgo de afectación es mínimo.

En menor proporción, existe la probabilidad que esta afectación se ocasione como consecuencia de desperfectos de los vehículos de traslado de personal y/o de insumos, generados por la falta de mantenimiento adecuado de las unidades empleadas y/o situaciones fortuitas durante su desplazamiento. También podría generarse en menor grado, acumulación de residuos de las actividades propias del mejoramiento, rehabilitación y demolición de los diversos componentes de mejoramiento.

Se considera que este impacto es negativo, de intensidad moderada durante las actividades de excavación y movimiento de tierras, de influencia puntual (restringida a las zonas de derrame), de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia baja.

Etapas de Operación

El riesgo de afectación del suelo durante la etapa de operación del aeropuerto es mínimo y puntual, y se encuentra condicionado por la manipulación de combustibles, aceites y productos químicos que pudiesen causar derrames accidentales.

El incremento de las capacidades del aeródromo conlleva un incremento en el volumen de los Residuos Sólidos Urbanos (RSU) que de no ser gestionados adecuadamente podrían ocasionar impactos sobre el suelo. Por este motivo, es importante señalar que la gestión de residuos debe cumplirse durante todo el proceso desde la generación, almacenamiento hasta la disposición final,

a fin de evitar la aparición de zonas que podrían ser usadas como botaderos de desmonte, así como de almacenamiento de infraestructuras o materiales diversos en desuso.

Además, se generarán Residuos Sólidos Peligrosos que tienen su origen más frecuente en las actividades de mantenimiento de equipos, aeronaves, vehículos y edificios así como en la recolección selectiva de fracciones de residuos peligrosos presentes en los residuos domésticos. Los focos de generación de estos residuos son los talleres de mantenimiento de aeronaves, vehículos y los puntos de selección de basura. La incorrecta gestión de estos residuos también podría afectar el suelo.

Asimismo, durante las actividades de mantenimiento del aeropuerto es probable que se produzcan algunas situaciones que comprometan la calidad del suelo, por operación y mantenimiento de las instalaciones, entre las que podemos considerar la inadecuada disposición de los residuos generados y material contaminado.

En base a los argumentos planteados se considera que el impacto es negativo, de intensidad media, de influencia local, de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia moderada.

5.5.1.3 Calidad de Agua

Etapas de Construcción

Durante la construcción, se generará aguas residuales domésticas provenientes de los trabajadores, para lo cual se usarán baños químicos.

Asimismo, en esta etapa puede existir vertimiento de sobrantes, tales como pinturas, solventes, aditivos para concreto, pegantes, resinas y en general, cualquier producto que por su calidad o composición resulten tóxicos y dañinos para el ambiente.

De acuerdo con lo anterior, se considera que el impacto es negativo, de intensidad baja, de influencia local, de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia moderada.

Etapas de Operación

Durante la operación de aeródromo, se generarán efluentes que consisten principalmente en escorrentía de aguas pluviales procedente de las superficies pavimentadas como asimismo en las aguas residuales sanitarias de los servicios para el público y empleados y de los aviones. La escorrentía de aguas pluviales puede contener contaminantes asociados a las fugas y vertidos de aceite, diésel y combustibles para aviación durante el funcionamiento y mantenimiento de los vehículos de servicios en tierra y las actividades de almacenamiento y manejo de combustible.

Se considera que este impacto es negativo, de intensidad baja, de influencia local, de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia moderada.

5.5.1.4 Calidad de aire y ruido

Etapas de Construcción

- Aire y ruido

Las actividades de readecuación del aeródromo podrían generar un ligero incremento de las concentraciones de emisiones gaseosas y material particulado, ocasionadas por los movimientos de tierra (transporte, carga y extendido), la habilitación y el acondicionamiento de acceso, así como las emisiones de los vehículos y maquinarias empleados.

De acuerdo a la naturaleza de las obras civiles a implementar, se considera que en esta etapa, la principal afectación de la calidad de aire se dará por el incremento de material particulado, el cual se generaría durante las demoliciones y movilización de material, disposición temporal de material excedente y en el acondicionamiento del área destinada a la instalación de los componentes civiles. Estos efectos se derivan principalmente de la pulverización y abrasión de materiales del suelo y de las emisiones de motores de combustión, CO, NOx, y partículas. No se deberá superar los límites establecidos en el Código de Ordenamiento Urbano de Concordia.

Se considera que este impacto es negativo, de intensidad baja durante las actividades de excavación y movimiento de tierras e insumos, de influencia puntual (restringida a las inmediaciones del aeródromo), de permanencia temporal, reversible en el corto plazo (por acción del viento), lo que determina un nivel de importancia baja.

Además, el uso de maquinarias para la readecuación del aeródromo podría dar lugar al incremento de los niveles sonoros, como producto de la operación de sus motores y la acción mecánica de sus sistemas. Los trabajadores, usuarios o transeúntes del aeródromo serán los afectados ya que los trabajos se realizarán dentro del mismo aeródromo.

Se considera que el impacto es negativo, de intensidad baja durante las actividades de excavación y movimiento de tierras e insumos, de influencia puntual, de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia baja.

Etapas de Operación

- Aire

Durante la etapa de operación del aeropuerto, la calidad del aire será afectada como consecuencia de las emisiones originadas por las aeronaves en sus operaciones de aproximación, despegue y ascenso, además de los movimientos de éstas en tierra. También contribuyen a este efecto ambiental, aunque en menor medida, el tráfico de los vehículos de servicio, mantenimiento del aeropuerto y de las aeronaves.

Este impacto, generado por la combustión de los motores de las aeronaves, vehículos de apoyo en tierra, vehículos en movimiento en el estacionamiento y en el acceso al aeropuerto, se considera negativo, de intensidad media, de influencia puntual, de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia moderada. No se deberá superar los límites establecidos en el Código de Ordenamiento Urbano de Concordia.

- Ruido

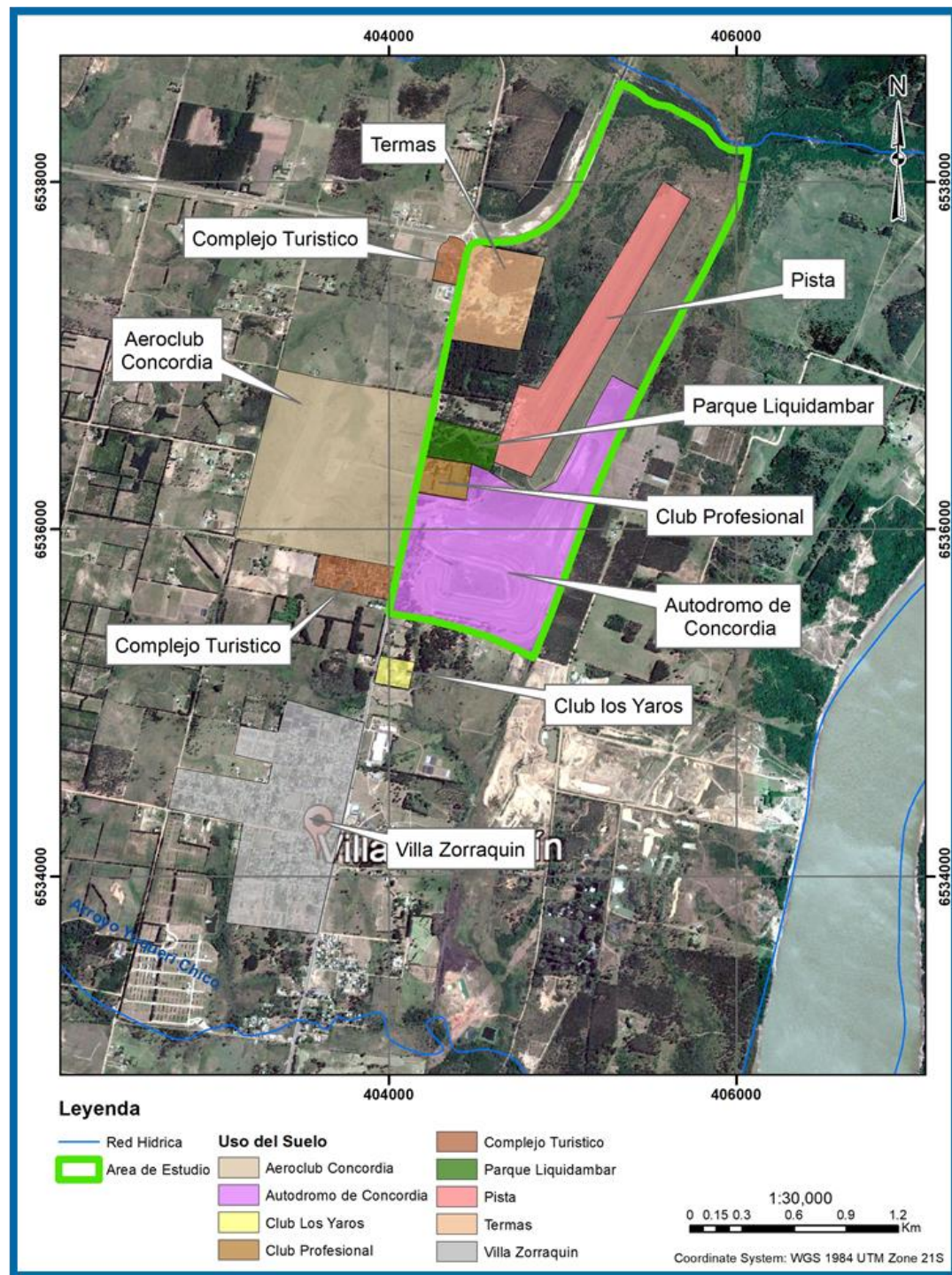
En cuanto a las actividades generadoras de ruido que afectarán a poblaciones próximas al aeródromo, se destacan las operaciones de aterrizaje sobrevuelos y despegue de aeronaves, los movimientos de las mismas en las plataformas, y las pruebas de motores.

Los receptores de ruido en el entorno del aeródromo serán los siguientes:

- Trabajadores del aeródromo y centros de esparcimiento.
- Usuarios de los clubes y centros de esparcimientos alrededor del aeródromo.
- Residentes de Villa Zorraquín.

La ubicación de los receptores se muestra en la figura siguiente:

Figura 49: Receptores de ruido durante la operación del aeropuerto.



Fuente: Elaboración propia con base a reconocimiento de campo e imágenes de Google Earth, 2018.

El aumento de operaciones de vuelo generará un aumento del nivel de ruido y la severidad del impacto dependerá estrechamente de la frecuencia de los vuelos. Un incremento del número de vuelos durante las horas pico causaría un impacto mayor que un incremento similar del número de vuelos distribuidos periódicamente a lo largo del día. De acuerdo a la información proporcionada por Aviotec, habría dos movimientos diarios de aeronaves (uno diurno y uno nocturno).

Trabajadores:

En el lugar de trabajo, la OMS recomienda que el nivel más alto permisible de exposición al ruido sea de 85 dB durante un máximo de 8 horas al día.

Usuarios de parques:

Las guías de la OMS no detallan el nivel de ruido máximo para un área de esparcimiento o parques pero indica que se deben preservar las áreas exteriores tranquilas y mantener una proporción baja de señal del ruido intrusivo al ruido natural.

Residentes:

La OMS indica que para proteger a la mayoría de las personas de ruidos muy molestos durante el día, el nivel de sonido exterior proveniente del ruido continuo no debe exceder 55 dB LAeq en balcones, terrazas y áreas exteriores. Durante el día, el nivel de ruido moderadamente molesto no debe exceder 50 dB. La OMS tiene valores guía para el ruido en ambientes específicos de las viviendas que se resumen a continuación.

Tabla 19: Valores guía para el ruido urbano en ambientes específicos.

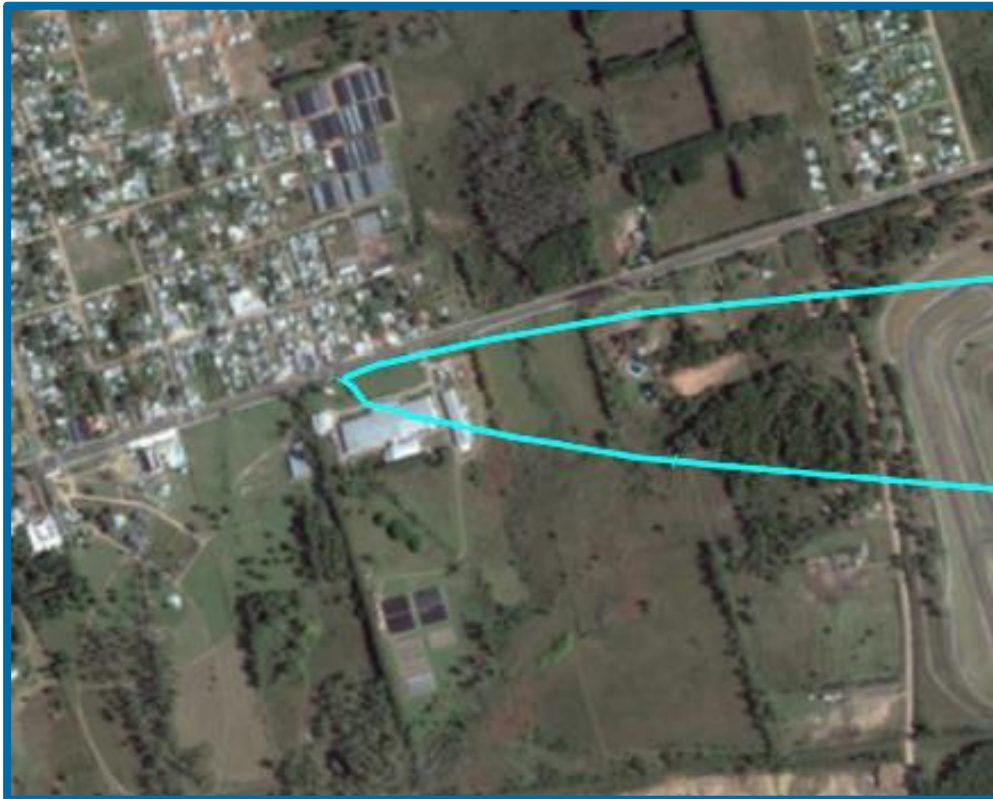
Ambiente Específico	Efecto(s) crítico(s) a la salud	LAeq [dB(A)]	Base de tiempo [en horas]	LAmáx rápido [dB]
Sala de estar al aire libre	Molestia seria durante el día y la tarde	55	16	
	Molestia moderada durante el día y la tarde	50	16	
Vivienda, interior	Inteligibilidad del habla y molestia moderada durante el día y la tarde	35	16	
Interior de los dormitorios	Disturbio del sueño durante la noche	30	8	45
Exterior de los dormitorios	Disturbio del sueño, ventana abierta (valores en exteriores)	45*	8	60
Industrial, comercial, zonas de tráfico, interiores y exteriores	Daño auditivo	70	24	110
Parque y áreas de conservación		La tranquilidad se debe de mantener al máximo.		

Ambiente Específico	Efecto(s) crítico(s) a la salud	LAeq [dB(A)]	Base de tiempo [en horas]	LAmáx rápido [dB]
<p>LAeq: Sonido continuo equivalente promedio en decibeles.</p> <p>LAmáx: Máximo nivel de ruido registrado sobre la base del tiempo definido en decibeles.</p>				

Fuente: OMS, 1995, *Community Noise Guidelines*. *Según el Código de Ordenamiento Urbano de Concordia, el límite de ruido para la zona residencial del área de proyecto es 35dB.

El modelamiento realizado por Aviotech indica en el Escenario 2, que el Club Los Yaros y el Autódromo de Concordia, contenidos dentro de la Sub-área complementaria Equipamiento 1 de acuerdo al Código de Ordenamiento Urbano de Concordia, llegarían a experimentar un ruido de 55 dB, lo cual se encuentra en el límite de lo permitido por el Código para dicha área (55 dB durante el día y 40dB durante la noche). En la siguiente figura se enseña el contorno de ruido modelado para el Escenario 2.

Figura 50: Contorno de ruido de 55dB para el Escenario #2.



Nota: La línea celeste indica que el área interior percibiría un ruido de 55dB.

Fuente: Aviotech, 2018.

Asimismo, el modelamiento realizado por Aviotec indica en el Escenario 3, que algunas viviendas de Villa Zorraquín llegarían a experimentar un ruido de 55 dB, requiriendo medidas de mitigación. En la siguiente figura se enseña el contorno de ruido para el Escenario 3.

Figura 51: Contorno de ruido de 55dB para el Escenario #3.



Nota: Línea celeste indica que el área interior percibiría un ruido de 55dB.

Fuente: Aviotec, 2018.

De acuerdo al modelamiento de los Escenarios #2 y #3, se considera que el impacto es negativo, de intensidad moderada-alta, de influencia puntual, de permanencia temporal, lo que determina un nivel de importancia moderada-alta.

En el PGAS se detallan las medidas a implementar para garantizar que se cumplan con los valores establecidos para los receptores identificados.

El Anexo Estudio de Gestión de Ruido del Aeródromo de Concordia de esta ESA corresponde al estudio realizado por Aviotec, donde pueden observarse los planos completos de modelación de ruido.

5.5.2 Impactos sobre el Medio Biótico

En líneas generales se debe tener en cuenta que la ejecución del proyecto se realizará en una zona muy intervenida desde el punto de vista ambiental, que presenta profundas transformaciones

de sus ecosistemas naturales y las comunidades silvestres, debido al desarrollo de la actividad citrícola y forestal, la urbanización creciente y la construcción de la represa de Salto Grande.

5.5.2.1 Flora y Vegetación

Etapas de Construcción

El terreno sobre el cual se tiene previsto desarrollar las acciones de readecuación en el lado norte es un sector de sabana de Espinal degradada con presencia de árboles pequeños (<5m) de ñandubay (*Prosopis affinis*), arbustos de Espinillo o Aromito (*Acacia caven*) y de Chilcas (*Baccharis spp.*), así como con presencia de algunos árboles de Acacia negra (*Gleditsia triacanthos*).

Esta vegetación en el sector norte del aeropuerto es de tipo secundario, indicando una situación de disturbio precedente en este ambiente originada por el mal manejo para la actividad ganadera u otros usos.

La Acacia negra es una especie exótica invasora que ha invadido varias provincias de Argentina y representa una amenaza para la biodiversidad nativa. Es por ello que la remoción de los arbustos de Acacia negra en esta pequeña parcela representaría un impacto positivo.

La remoción de arbustos nativos no se podría considerar como un impacto negativo debido a que su origen es secundario ya que fue provocado por el mal uso del ambiente.

Este clareo de vegetación de pequeña extensión podría ser considerado en su totalidad, como una oportunidad para la restauración del sitio como un ambiente de sabana de ñandubay en el arroyo Ayuí Grande, que contribuya a la conservación del Corredor Biológico del Ayuí Grande.

La ampliación de la pista hacia el sur no representará un impacto en la flora nativa ya que dentro del predio actual del aeropuerto hay un sector de rebrote de arbustivas y con invasión de pinos (vegetación secundaria). Por otra parte, la ampliación por fuera del predio actual del aeropuerto ocurrirá sobre terrenos donde actualmente hay un estacionamiento para automóviles en el autódromo.

En ambos casos no implica la alteración de la estructura, composición y conectividad de ambiente nativo, o poblaciones de importancia para la conservación.

Etapas de Operación

Los impactos potenciales para la flora en esta etapa resultarán de la limpieza para el mantenimiento de los paños verdes del aeropuerto y las calles de control de seguridad. Esta limpieza deberá ser realizada sin utilización de agroquímicos ya que se encuentran prohibidos en el área del proyecto por Ordenanza Municipal.

En esta etapa, las acciones de operación y mantenimiento del aeropuerto, y el aumento del tráfico de vehículos en las rutas no producirá impactos negativos a la flora.

5.5.2.2 Fauna

Etapas de Construcción

Un impacto negativo está relacionado con la afectación de la vegetación que propicia los hábitats para las poblaciones e individuos de especies de la fauna, debido a las operaciones a ser realizadas. Este impacto es considerado de corta duración, intensidad mínima y muy acotado a nivel espacial.

El movimiento de maquinarias, vehículos y personas redundará en ruidos y polvo con lo cual se podrían ahuyentar a ciertas poblaciones de fauna residentes, especialmente en épocas reproductivas. Este impacto es considerado de corta duración, intensidad mínima y muy acotado a nivel espacial.

El proyecto en su fase de construcción, no contempla la captura y relocalización de individuos de animales silvestres, ni el daño a estructuras de reproducción y refugio (nidos, madrigueras).

Etapas de Operación

En la etapa de operación del aeropuerto, un impacto negativo para la fauna está relacionado con el riesgo de colisión con automóviles debido al aumento del tránsito de vehículos en las rutas generado por el incremento del turismo, de los usuarios del aeropuerto y del paso fronterizo.

En el caso de la avifauna, en el espacio aéreo binacional (AII) no se esperan impactos negativos significativos como podrían ser eventuales colisiones de aves con aeronaves en vuelo alto, debido a que no han sido registradas concentraciones de aves migratorias (*"stopover sites"*) o reproductivas (colonias) de especies que puedan provocar un aumento de aves en la zona. Además, la altura de los aviones durante las maniobras sobre áreas pobladas como esta, supera la altura de mayor riesgo de colisiones con aves que es de 150m.

En el caso de la avifauna de las AICAs cercanas al aeródromo, no se esperan impactos negativos debido a que en dichos sitios no han sido registradas concentraciones de aves migratorias (*"stopover sites"*) o reproductivas (colonias).

En el caso particular del aeropuerto, hay un impacto negativo que es el aumento del riesgo de colisión con animales silvestres por el aumento de despegues y aterrizajes de aeronaves. En cuanto a las aves, la mayor frecuencia de incidentes con aeronaves ocurre en el área del aeropuerto en alturas de menores a 150 m con aves pertenecientes a las familias o grupos de gaviotas (Familia Laridae), palomas (Familia Columbidae), rapaces (Orden Falconiformes) y aves acuáticas (Familia Anatidae), que por su tamaño corporal y comportamiento representan los grupos de mayor riesgo de colisiones. La avifauna observada en el aeropuerto y en el AII del proyecto presenta una baja proporción de especies y de individuos pertenecientes a estas familias o grupos. Al no haber cuerpos de agua permanentes en el aeropuerto o su entorno próximo (lagunas, bañados) tampoco hay poblaciones regulares de aves acuáticas cruzando el espacio aéreo. También, al no haber basural cercano no hay poblaciones regulares de gaviotas o rapaces como ocurre en varios aeropuertos de otras ciudades de Argentina. La presencia de aves rapaces y palomas es permanente en el aeropuerto, pero su intensidad es muy baja debido que se observan poco individuos. La presencia de dos zorros en el aeropuerto es muy localizada en el sector norte, siempre dentro del bosque, y nunca se los ha observado en otro sitio.

Durante las visitas al área del proyecto se registraron especies de aves que podrían aumentar sus poblaciones de existir algunas condiciones que favorezcan su alimentación, nidificación y refugio.

Por ejemplo, los cultivos de cereal u oleaginosas pueden atraer palomas, que tienen además una suficiente disponibilidad de hábitats para su reproducción en el predio del aeropuerto (arboledas exóticas y nativas). También estas arboledas de exóticas pueden atraer a aves rapaces gregarias (chimangos, caracoleros) o acuáticas (garzas, cuervillos) para utilizarlas como dormideros.

5.5.2.3 Hábitats Naturales Críticos, especies endémicas o amenazadas

Etapas de Construcción

No se prevén impactos en hábitats naturales críticos y en poblaciones endémicas o amenazadas.

Etapas de Operación

Se prevén posibles impactos sobre hábitat natural crítico, pero no son de carácter significativo.

5.5.3 Impactos sobre el Medio Socioeconómico y Cultural

5.5.3.1 Población

Etapas de Construcción

- Molestias a la población por incorrecta gestión de residuos

En el proyecto del aeródromo, en caso de no implementarse una correcta gestión de residuos (sólidos y líquidos), en relación con sitios de acumulación de escombros y de restos de vegetación extraída, así como la previsión de un servicio de extracción periódica, el área operativa de obra puede transformarse en albergue de roedores e insectos vectores de enfermedades.

También la acumulación de residuos biodegradables en el obrador podría generar olores molestos que atraigan a vectores, generándose condiciones de falta de higiene e indirectamente, al ser atraídos animales domésticos, se podrían dispersar los residuos.

Asimismo, la incorrecta disposición de los residuos generados por la obra (escombros, restos de vegetación, tierra, combustibles, entre otros), eleva el riesgo de que los mismos terminen en sitios no autorizados o en terrenos privados como relleno, contaminando el suelo y el agua.

Este impacto adquiere relevancia en tanto el aeródromo se encuentra emplazado en las cercanías del Arroyo Ayuí Grande, en un área donde se desarrolla la actividad turística, por lo que el contacto de los residuos con el suelo tiene una mayor probabilidad de alcanzar cauces de agua. Asimismo, se vería afectada la calidad paisajística de la zona.

- Molestias a la población por contaminación del aire

Como se mencionó anteriormente, la calidad del aire puede verse afectada por los gases de combustión emitidos por las máquinas y vehículos de obra, afectando a la población residente en las cercanías de aeródromo o aquellos usuarios de las áreas y complejos de esparcimiento y recreación ubicados en las inmediaciones. Es esperable que estas emisiones sean difundidas sin alcanzar concentraciones que superen los estándares de calidad de aire.

Asimismo, puede producirse una contaminación del aire por aumento en el nivel de material particulado, generado por movimiento de maquinarias, demolición de estructuras existentes y limpieza del terreno. Si bien este impacto no representa un riesgo elevado, también podrá afectar a la población anteriormente señalada, por el asentamiento de polvo sobre las instalaciones de las viviendas y de los complejos recreativos, como así también por ocasionar alergias.

- Molestias a la población por ruidos

En el área donde se localiza el aeródromo se emplazan sitios y complejos de esparcimiento y recreación utilizados tanto por la población local como por los turistas, quienes se verán afectados por el incremento del nivel de ruido en las inmediaciones del área operativa, ocasionado principalmente por las tareas asociadas al movimiento de maquinarias y personal de obra. Este impacto es de carácter moderado y de persistencia temporal, ya que una vez que cesa la actividad el mismo desaparece.

- Molestias a la población por la obstaculización del tráfico terrestre

Las obras de infraestructura proyectadas implican la circulación de vehículos y maquinaria por calles y rutas públicas circundantes al aeródromo de Concordia, lo cual podría obstaculizar la normal circulación tanto vehicular como peatonal de la población residente y visitante de la zona de proyecto, ocasionándole molestias. De igual modo sucederá durante la instalación de los Centros de Informes los cuales serán situados en áreas circundantes a rutas con elevado tránsito de vehículos, como asimismo durante la colocación de la cartelería en calles y espacios públicos. Este impacto es de carácter moderado pero de persistencia temporal ya que finalizará una vez concluida la etapa de construcción.

- Molestias a la población por inadecuada conducta del personal de obra

En aquellos lugares donde el personal de obra tenga contacto con la población, como las inmediaciones del predio del aeropuerto donde se encuentran sitios de recreación y esparcimiento normalmente visitados por residentes de la zona y por turistas, y los espacios públicos donde se coloquen los Centros de Informes y la cartelería turística, pueden surgir inconvenientes si dicho personal se comporta de manera irrespetuosa con la población.

- Emergencia de conflictos con la comunidad

Los impactos negativos identificados durante la etapa de construcción (Molestias a la población por incorrecta gestión de residuos, por contaminación del aire, por ruidos, por obstaculización del tráfico terrestre, por conducta inadecuada del personal de obra, entre otros), constituyen causas de posibles conflictos con la comunidad.

Etapas de Operación

- Molestias a la población por ruidos

Las molestias a la población por ruido continuarán durante la etapa de operación del aeropuerto, ocasionadas por el incremento del tráfico aéreo por los vuelos comerciales y de carga liviana regulares, posibilitados por la readecuación del aeropuerto.

De acuerdo al modelamiento de ruido realizado por Aviotec y detallado anteriormente, en el caso de producirse los Escenarios #2 y #3 se impactaría a la siguiente población:

- Trabajadores del aeródromo y centros de esparcimiento.
- Usuarios de los clubes y centros de esparcimientos alrededor del aeródromo.
- Residentes de Villa Zorraquín.

En caso de producirse dichos escenarios, se deberán implementar medidas de mitigación tanto físicas como administrativas, detalladas en el PGAS.

- Molestias a la población por incremento del tránsito terrestre

La readecuación del Aeródromo de Concordia y su consecuente oferta de vuelos comerciales y de carga liviana, incrementará el tráfico terrestre sobre la Av. Monseñor Rosch donde se sitúan los accesos al aeropuerto, tanto por la circulación de vehículos particulares como de transporte público que trasladen pasajeros y cargas. Esto podría ocasionar molestias a quienes circulen normal o eventualmente (residentes, comerciantes y turistas) por las inmediaciones del aeródromo si no se prevé el ordenamiento del tráfico terrestre de la zona, donde se consideren los horarios de mayor circulación de vehículos e incluya la señalización y cartelería correspondiente.

5.5.3.2 Economía

Etapas de Construcción

- Interrupción del tráfico aéreo y disminución de los ingresos del aeródromo derivados del servicio

Durante la construcción de las obras de infraestructuras asociadas a la readecuación del aeródromo, el mismo no podrá ser utilizado para el aterrizaje ni para el despegue de avionetas, por lo que se interrumpirá el actual tráfico aéreo, que asciende a 200 vuelos mensuales. Esta afectación repercutirá en los ingresos que obtiene hoy el aeródromo por la prestación de servicios a vuelos privados como asimismo en las empresas concesionarias del aeropuerto.

Cabe señalar que el proyecto no implicará afectación de activos porque las obras se proyectan sobre tierras que pertenecen al aeródromo y las parcelas dadas en comodato al Autódromo Concordia no son actualmente utilizadas por el mismo. Además, en la renovación del Contrato de Comodato entre la Municipalidad y la Administración de Autódromo realizada a comienzos del corriente año, esta utilización de las tierras para la ampliación de la pista del aeródromo fue expresamente acordada entre las partes, como se indicó en la sección de Usos del suelo.

5.5.3.3 Infraestructura, Equipamiento y Servicios

Etapas de Construcción

- Obstaculización del tránsito terrestre y riesgo de daño a infraestructura pública y/o privada

Como se señaló anteriormente, las obras de infraestructura proyectadas implican la circulación de vehículos y maquinaria por rutas y calles públicas, lo cual podría obstaculizar la circulación normal tanto vehicular como peatonal de la población residente y visitante en la zona de proyecto e incrementando el riesgo de accidentes viales. Asimismo, podrían provocarse daños en calles,

puentes, veredas u otro tipo de infraestructura pública y/o privada, ocasionando molestias a la población circundante. Esto aplica tanto al proyecto del aeródromo como a la instalación de los Centros de Informes y de la cartelería turísticos.

5.5.3.4 Paisaje

Etapas de Construcción

- Afectación del paisaje

El desbroce y eliminación de la vegetación podría generar cambio en la percepción de la componente natural del paisaje, aunque esta incidencia sería mínima por la superficie a desbrozar y la localización de la misma.

El paisaje también se verá alterado por la presencia y circulación de vehículos y maquinaria vinculada a las obras de infraestructura como así también del personal afectado a la misma; la instalación del obrador y la planta de asfalto, y la presencia y acumulación de residuos en la zona de proyecto. Este impacto es puntual y temporal, ya que tendrá lugar sólo en el área operativa del proyecto, y una vez finalizada la etapa de construcción, desaparecerá.

Etapas de Operación

El edificio de la nueva torre de control constituye el único elemento vertical de importancia proyectado en el aeródromo, cuya incidencia en el paisaje viene determinada por su altura y permanencia después de concluidas las obras. Pero dicha incidencia también será escasa al ubicarse dentro del recinto aeroportuario.

Por su parte, los Centros de Informes y la cartelería turísticos no constituirán una afectación negativa al paisaje en tanto los mismos se diseñen en armonía con el entorno donde serán instalados.

5.5.3.5 Patrimonio Cultural

Etapas de Construcción

- Riesgo de afectación del patrimonio cultural físico

Se estima que el riesgo de realizar hallazgos arqueológicos y/o paleontológicos durante la ejecución del proyecto es muy baja en tanto las obras se llevarán a cabo dentro del perímetro del actual aeródromo el cual se encuentra fuertemente impactado. Sin embargo, en aquellos sitios que han permanecido naturales, que pueden ser susceptibles de convertirse en sitios de extracción de áridos o de excavaciones y limpieza para las obras, puede existir la posibilidad de hallazgos.

5.5.3.6 Riesgos Naturales y Tecnológicos

Etapas de Construcción

- Aumento del riesgo de emergencias tecnológicas

En el proyecto del aeropuerto, el almacenamiento y la manipulación de sustancias peligrosas tales como combustibles, pueden ser origen de emergencias tecnológicas como incendios y derrames

a lo largo del área operativa de la obra y en el obrador. Estas emergencias, además de representar un riesgo ambiental por cercanía al cauce de agua Arroyo Ayuí Grande, podrían afectar la salud y seguridad de las personas, así como activos de los frentistas del aeropuerto.

Las posibles emergencias que podrían generarse son:

- Derrame de combustible durante tareas de carga y descarga en tanques de combustible.
- Derrames de combustible desde tanques de maquinarias y vehículos.
- Derrame por accidentes viales de transporte de sustancias peligrosas.
- Caída y/o rotura de tambores/cilindros con sustancias peligrosas (aditivos de hormigón, pinturas, aceites, ácido, entre otros).
- Incendio en almacenamiento de sustancias inflamables por chispas.
- Incendio de depósito de residuos peligrosos por chispas.
- Dispersión de residuos y sustancias peligrosas por vuelcos.
- Dispersión de residuos y sustancias peligrosas por precipitaciones pluviales.
- Otras.

Etapas de Operación:

- Riesgo de inundaciones e incendios.

En las inmediaciones del aeropuerto podrían producirse inundaciones por cercanía del Arroyo Ayuí Grande y la presencia de lluvias fuertes, que podrían exacerbarse por un mal funcionamiento del sistema de drenaje a implementar. Las inundaciones podrían causar el cierre del aeródromo y la pérdida de bienes materiales.

Debido a la presencia de sustancias peligrosas en el aeródromo destinadas al funcionamiento y mantenimiento de las aeronaves (tanques de diésel, lubricantes, combustibles), existe un riesgo de incendio que podría afectar al aeropuerto y sus inmediaciones.

5.5.4 Impactos transfronterizos

En el caso del presente proyecto, los impactos sociales transfronterizos identificados son positivos y refieren al fortalecimiento de la articulación entre las instituciones involucradas en el desarrollo del proyecto; la disponibilidad de un nuevo servicio de transporte para la población residente en el área de influencia del proyecto; y el impulso a las actividades económicas locales.

Los Municipios de Concordia en Argentina y de Salto en Uruguay, promotores de proyectos de integración regional, verán fortalecidos sus lazos a partir de la ejecución del presente proyecto que beneficiará a las poblaciones de un lado y del otro del Río Uruguay. En esta dirección, la población del departamento uruguayo dispondrá de vuelos comerciales regulares, lo cual mejorará el acceso a personas, bienes y servicios actualmente alejados, incidiendo esto en su desarrollo sociocultural y económico. Asimismo, dicha oferta de vuelos como así también la información brindada en los Centros de Informes y la cartelería turística instaladas, beneficiará al sector turístico de Salto, el cual verá incrementada la afluencia de visitantes quienes arribarán más fácilmente a la localidad del país vecino.

En cuanto a impactos negativos transfronterizos, cabe señalar la posible afectación de la avifauna que circula por el espacio aéreo binacional, por colisión con las aeronaves. Debido a que no existe información disponible respecto a la altura de vuelo de las aves de la zona en las rutas de vuelo, a fin de poder determinar la verdadera magnitud de este posible impacto, se deberán realizar trabajos de línea base.

6 Desastres Naturales

6.1 Objetivos de la Evaluación de Riesgos Naturales

En esta sección se han identificado y analizado las amenazas y riesgos naturales presentes en el área del proyecto y su entorno, a fin de tomarlos en consideración en el diseño, mantenimiento y en la gestión ambiental y social de la construcción y operación del proyecto, para dar respuesta de esta manera a la aplicación de la Salvaguarda OP-704 sobre Gestión del Riesgo de Desastres del BID.

6.2 Definiciones Básicas

6.2.1 Amenaza Natural

De acuerdo a la OP-704 del BID, se entiende por *amenazas naturales* a “los procesos o fenómenos naturales que ocurren en la biosfera y que pueden constituir un evento perjudicial. Esas amenazas comprenden terremotos, tormentas de viento, huracanes, deslizamientos de tierra, maremotos, erupciones volcánicas, inundaciones, heladas, incendios forestales y sequías o una combinación de estos fenómenos”. Esta Política Operativa del BID comprende también “las amenazas derivadas de variaciones climáticas como las relacionadas con el fenómeno de El Niño”.

6.2.2 Riesgo

Se define *riesgo* como “la posibilidad de que existan factores ambientales, sociales, de salud y seguridad asociados, de gobernabilidad o específicos a una operación que puedan afectar la sostenibilidad ambiental de la operación”; que en el caso del presente proyecto, se trata de la readecuación del Aeródromo de Concordia.

6.2.3 Desastre Natural

De acuerdo a la OP-704 del BID, *desastre* refiere a “una perturbación grave del funcionamiento de una sociedad, una comunidad o un proyecto que causa pérdidas humanas, materiales, económicas o ambientales, considerables o generalizadas, las cuales exceden la capacidad de la sociedad, comunidad o proyecto afectados para hacer frente a la crisis con sus propios recursos”. Otra definición usual de *desastre* sostiene que es la interacción entre una amenaza y una población vulnerable que, por su magnitud, crea una interrupción en el funcionamiento de una sociedad y/o sistema a partir de una desproporción entre los medios necesarios para superarla y aquellos medios a disposición de la comunidad afectada.

6.2.4 La OP-704 sobre Gestión del Riesgo de Desastres del BID

La consideración de esta Política está asociada a la *Gestión del Riesgo de Desastres*, entendida como “el proceso sistemático que integra la identificación, la mitigación y la transferencia del riesgo, así como la preparación para reducir los efectos de desastres futuros”. Esta Política Operativa del BID comprende “la intervención en casos de emergencia, así como las acciones de

rehabilitación y reconstrucción para reducir las consecuencias de los desastres ya ocurridos y evitar que se vuelva a crear una situación de vulnerabilidad”.

De este modo, la OP 704 “prevé dos cursos de acción que se refieren a: (i) la prevención y mitigación de desastres que tengan lugar como resultado de amenazas naturales, mediante la programación y una labor proactiva en los proyectos a nivel regional, nacional y local; y (ii) la intervención posterior para hacer frente a los efectos de los fenómenos naturales y a los daños materiales (como derrumbes de estructuras o explosiones) causados por accidentes tecnológicos u otros tipos de desastre dimanados de la actividad humana.”

En el marco de esta política, se estipula que los proyectos deben evaluar el riesgo de desastres para el proyecto mismo, y también los riesgos que el proyecto puede exacerbar para su entorno. Para aplicar esta política el Banco cuenta con una metodología que busca escalar esfuerzos para realizar esta evaluación; después de asignar una clasificación inicial de riesgo de desastres siguiendo un proceso de screening como parte de los filtros de salvaguardas, se debe recopilar toda la información existente respecto a este tema para construir una narrativa de riesgo de desastre, la cual determina si es necesario o no continuar con un estudio más detallado.

La narrativa de riesgo busca compilar toda la información referente a riesgos de desastre en relación con el proyecto de infraestructura, extrayendo todas las consideraciones de diseño del proyecto, que ya hayan contemplado, ya sea explícitamente o implícitamente, medidas de gestión del riesgo de desastres.

6.3 Amenazas y Riesgos Naturales en el entorno del Proyecto

En el área de influencia del proyecto se ha identificado como amenaza natural de relevancia las de origen hidroclimático, tales como inundaciones, tormentas de vientos y sequías, incrementando esta última la posibilidad de ocurrencia de incendios forestales. Existe un riesgo muy bajo, casi cero, de amenazas de origen geológicas, como terremotos. No hay riesgo de deslizamiento de tierra por ser una zona llana y no presentar actividad volcánica. Los maremotos tampoco constituyen un riesgo ya que el área se encuentra retirada del mar.

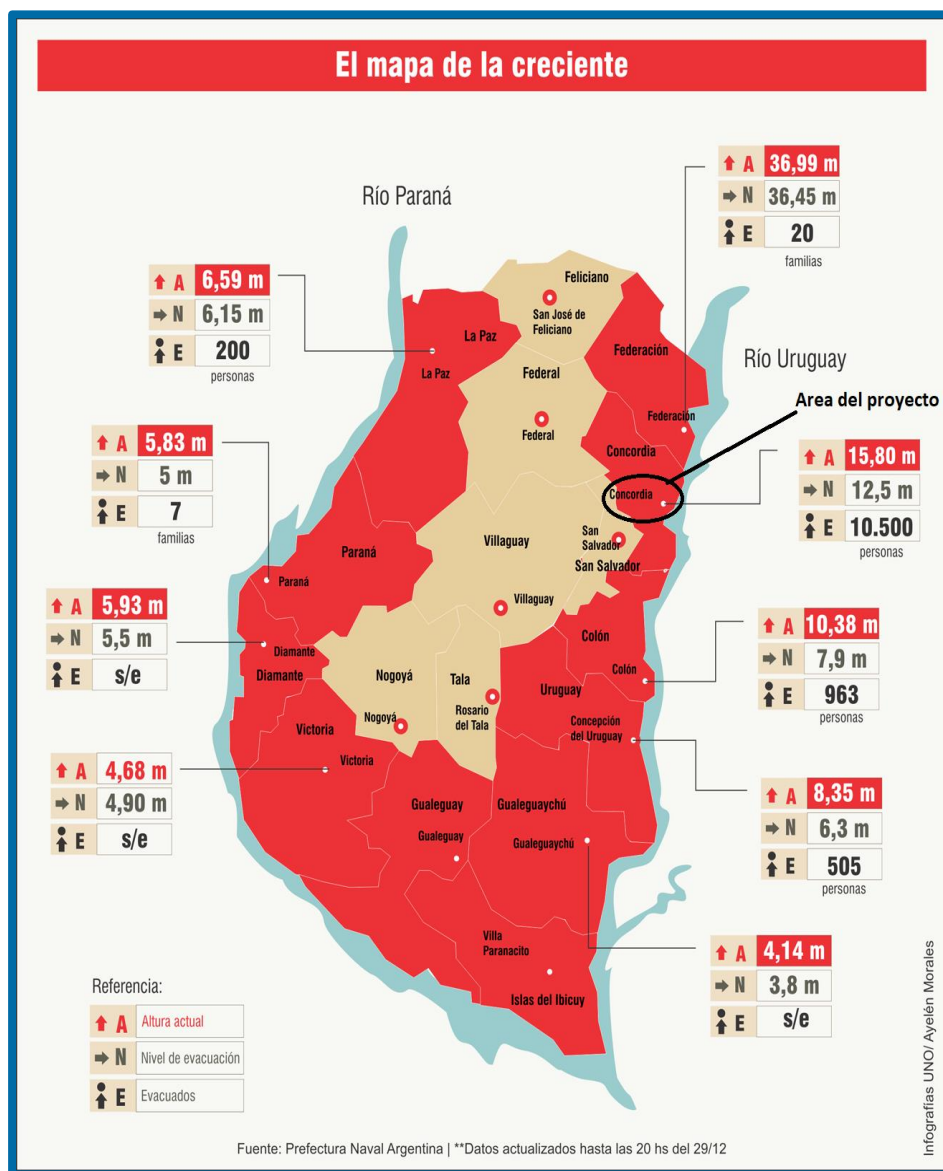
El mayor riesgo natural en la zona del litoral argentino está vinculado con las inundaciones causadas por precipitaciones y por crecidas de los ríos de la zona. De hecho, Concordia fue una de las ciudades más afectadas de Entre Ríos durante el verano de 2015, cuando el nivel de lluvias ocurridas entre noviembre y diciembre, se elevó por encima de la media provincia, provocando el desborde del río Uruguay y la peor inundación de los últimos 50 años en la provincia, con más de 20,000 evacuados.

La altura de aproximadamente 16 m alcanzada por el río Uruguay (marca que no se registraba desde 1959) obligó a evacuar a más de 10000 personas solamente en la ciudad de Concordia. Esta ciudad fue la más castigada por el fenómeno, con un cuarto de su superficie inundada y donde la rotura de las bombas de captación de la planta potabilizadora dejó sin agua a casi 10,000 personas.

El día 29 de enero 2016 entró en vigencia el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) N° 266/16, a partir del cual se declaró la emergencia hídrica en varias provincias argentinas,

incluyendo a Entre Ríos, a consecuencia de las excepcionales precipitaciones registradas en el segundo semestre de 2015, provocadas por el fenómeno El Niño, las cuales originaron insuficiencias en el funcionamiento de los desagües pluviales existentes, inundaciones en ciudades y localidades cercanas a los cauces, afectación de la red de caminos y pérdidas a los habitantes de las zonas afectadas. El Decreto PEN N° 266/16 recoge las declaraciones de emergencia previamente establecidas por los gobiernos provinciales, entre ellos el Decreto de la Provincia de Entre Ríos N° 338/15.

Figura 52: Mapa de crecientes de Entre Ríos.



Fuente: Prefectura Naval de Argentina, 2018.

6.4 Riesgos Hidrológicos

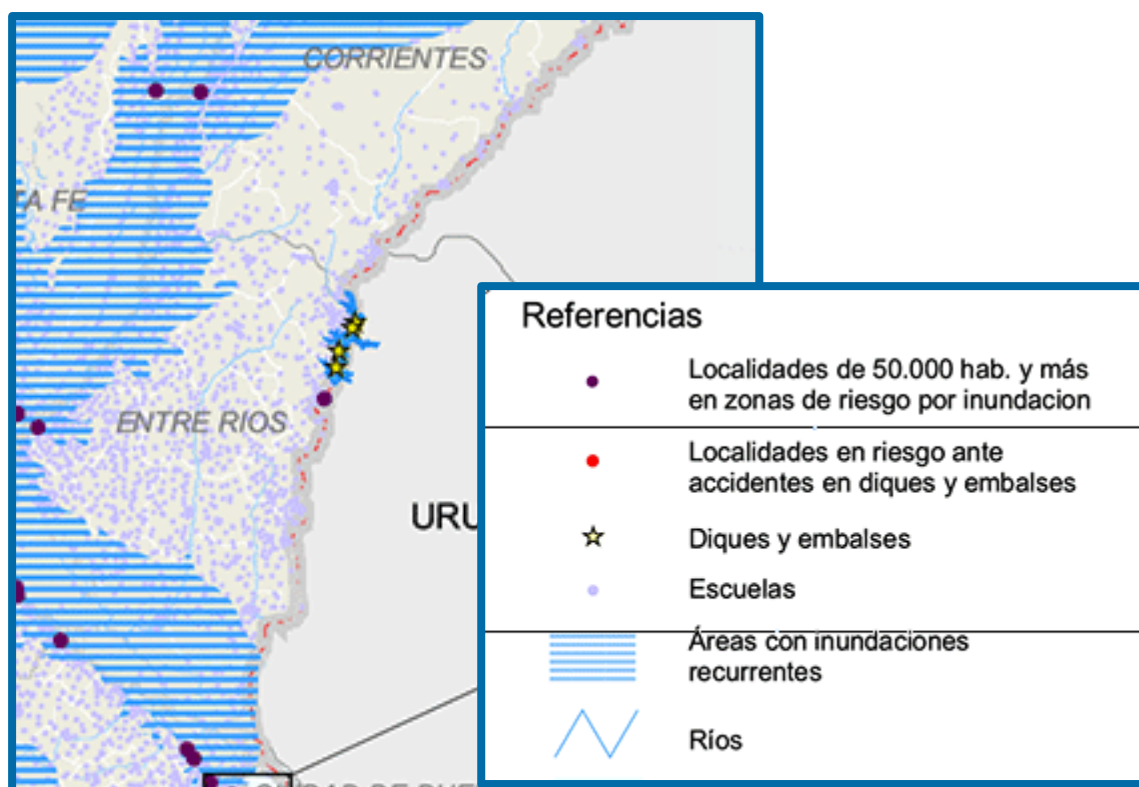
6.4.1 Inundaciones Fluviales

La principal área de riesgo de inundaciones de Argentina que se extiende por el centro y el este del país, especialmente en las zonas bajas o con escasa pendiente expuestas a las crecidas de los ríos, como es el caso de la margen izquierda del río Uruguay donde se ubica la Ciudad de Concordia de la provincia de Entre Ríos. Como se indicó anteriormente, el proyecto se localiza en esta parte del territorio argentino expuesta al riesgo de inundaciones.

El río es muy irregular y crece con las lluvias subtropicales que ocurren a principios del otoño y finales del verano. En esta zona, el riesgo se ha incrementado en las últimas décadas debido a diversos factores, como la expansión de la superficie construida en la ciudad, lo que vuelve impermeable el suelo y facilita el escurrimiento del agua de lluvia hacia zonas más bajas, y a la importante deforestación en la cuenca superior del sistema Paraná-Paraguay (Brasil), que provoca la crecida de los ríos ubicados aguas abajo.

La siguiente figura muestra las zonas de Entre Ríos con problemas periódicos de excedentes hídricos y riesgo de sufrir inundaciones.

Figura 53: Área de inundaciones en Entre Ríos.



Fuente: <http://www.mapaeducativo.edu.ar/atlas/mapas-de-contexto/condiciones-ambientales-y-educacion/inundaciones/>, 2018.

Debido a la ubicación del aeródromo Concordia, cerca del arroyo Ayuí Grande, del río Uruguay y de la presa Salto Grande, el desastre natural o amenaza que podría ser más recurrente es la inundación por el incremento de las lluvias y/o desborde de la presa como consecuencia de precipitaciones intensas.

Para la elaboración de esta ESA, se revisó un extracto del informe “Análisis de frecuencia de crecidas del río Uruguay en Salto Grande” producido por el Área de Hidrografía del Complejo Hidroeléctrico Salto Grande. En la siguiente tabla se detalla la información provista por el referido informe indicando el tiempo de retorno con el caudal correspondiente.

Tabla 20: Caudales máximos de aporte.

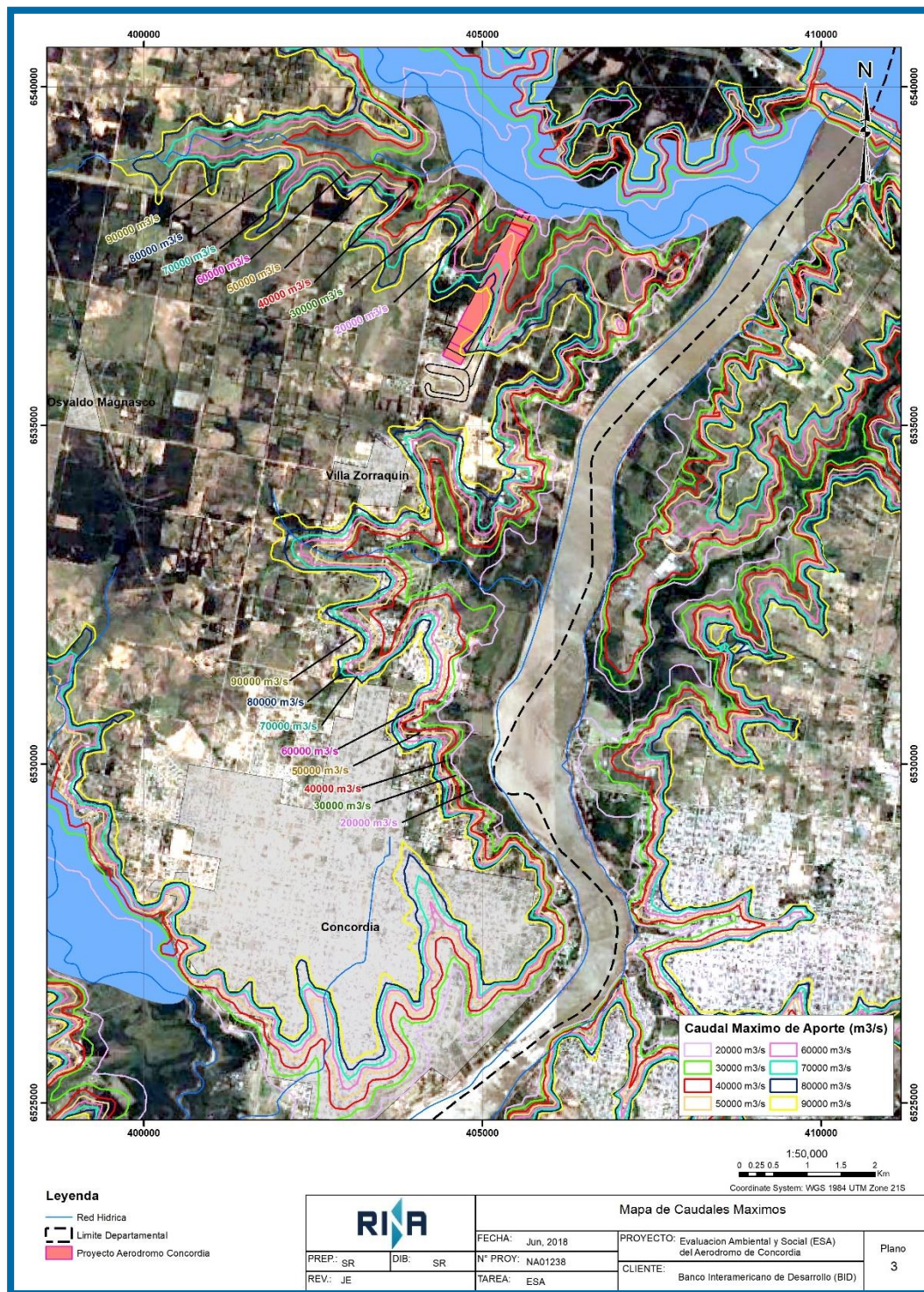
Tiempo de Retorno (Tr) (años)	Q (m³/s)	Zona Aeropuerto Cota MOP (m)	Zona Aeropuerto Cota (IGN) (m)
2	18700	15.20	14.64
5	25400	17.70	17.14
10	29900	18.90	18.34
20	35500	20.50	19.94
50	39700	21.40	20.84
100	43800	22.30	21.74
200	48000	23.20	22.64
1000	57500	24.80	24.24

Fuente: Complejo Hidroeléctrico Salto Grande, 2018.

Asimismo, durante la elaboración de esta ESA, se consultó información geográfica en formato shape, donde se visualiza los caudales máximos de aporte y crecida máxima probable, que se observan en la siguiente figura.

La tabla anterior y la figura siguiente indican que se necesitaría un caudal aproximado de 40,000 m³/s con un tiempo de retorno de 50 años para que la pista del aeródromo sufra una inundación, lo que corresponde a una probabilidad de excedencia de $1/50 = 0.02$ o 2% para un año cualquiera (la probabilidad de excedencia para cada año será del 2%).

Figura 54: Caudales máximos en el área de proyecto.



Cabe señalar, que durante la elaboración de esta ESA no fue posible acceder a la información sobre las estaciones pluviométricas, hidrométricas y metrológicas de Concordia, a través del sitio web de la Dirección de Hidráulica de Entre Ríos, fuente principal de información de dicho tipo.

Por último, se destaca que según el Sistema de Mapas de Riesgo al Cambio Climático de Argentina⁸, el área de Concordia tendría un riesgo al cambio climático de “Muy Bajo”.

6.4.2 Tormentas de Vientos

Las sudestadas (temporales de lluvias y vientos fuertes del sudeste) suelen afectar la provincia al igual que vientos del sudoeste. Estos tipos de vientos si bien puede ocurrir en cualquier parte del año, es común en entre los meses de abril y diciembre, más frecuentemente y con más intensidad entre julio y octubre.

6.4.3 Riesgo de Sequías

El “Informe sequía verano 2017-2018. Concordia y áreas de influencia” desarrollado por el Ing. Agr. (M. Sc) Sergio Ramos del INTA, analiza el riesgo de sequías y su impacto en las actividades agrícolas de la zona de proyecto.

Resulta necesario profundizar la investigación a fin determinar el impacto que podría tener para el proyecto el riesgo a los incendios forestales que se producen en la zona debido a las sequías.

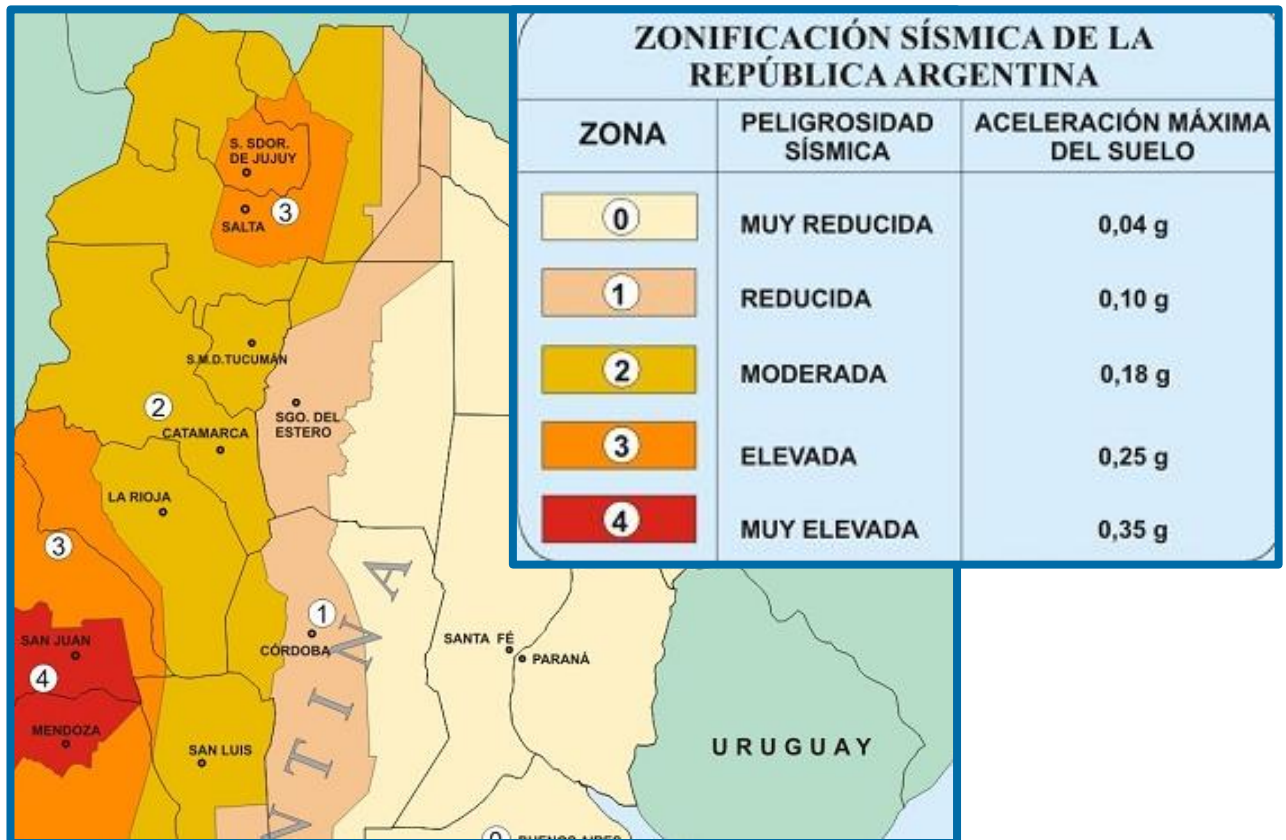
6.4.4 Riesgo Sísmico

La zona del proyecto está comprendida en un área categorizada por el Instituto Nacional de Prevención Sísmica de Argentina (INPRES) como Zona “0” que representa riesgo sísmico muy reducido.

Los epicentros de los sismos registrados en la Argentina se observa que la mayor parte de la actividad sísmica se concentra en la región centro oeste y noroeste de país, como se observa en el mapa el riesgo sísmico del INPRES, presentado a continuación.

⁸ Fuente: <http://simarcc.ambiente.gob.ar/mapa-riesgo#> (Revisado: 08.08.2018).

Figura 55: Mapa de Riesgo Sísmico



Fuente: INPRES, 2018. Extracto del mapa sísmico de Argentina

En el PGAS se presentan medidas de mitigación para la vida del proyecto en cuanto a los desastres naturales identificados.

6.4.5 Riesgos que el Proyecto puede Exacerbar

6.4.5.1 Inundaciones

Uno de los servicios ambientales de los bosques y áreas verdes es la infiltración del agua de escorrentía que amortiguan las lluvias fuertes, reduciendo así las inundaciones en áreas aledañas. El Proyecto incluirá el desbroce de áreas de vegetación, lo cual incrementaría la vulnerabilidad de inundaciones. Sin embargo, este riesgo se verá minimizado si se incluye un buen diseño de manejo de aguas de escorrentía dentro del aeródromo.

6.4.5.2 Incendio y explosiones

El aeródromo requerirá del uso de materiales peligrosos principalmente asociadas a las actividades del llenado de combustible de los aviones y de los vehículos en tierra. Este uso de materiales peligrosos puede incrementar el riesgo de incendio y de explosiones para los trabajadores y predios aledaños. El aeródromo actualmente cuenta con una área de

almacenamiento de combustible para aviones gestionada por YPF. De acuerdo a las observaciones de campo, esta área de almacenamiento parece cumplir con los estándares internacionales de seguridad. Según los planos e información proporcionados, el área se mantendrá en el mismo lugar y seguirá siendo gestionada por YPF. El PGAS describe las medidas a implementar para el manejo de materiales peligrosos que ayudarán a minimizar estos riesgos.

7 Plan de Gestión Ambiental y Social

El proponente del proyecto deberá desarrollar e implementar un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que cumpla con la normativa establecida en el Código de Ordenamiento Urbano. Este Plan deberá incluir todas las medidas para cumplir con los límites establecidos de calidad ambiental y evitar, mitigar, controlar, restaurar y compensar los impactos negativos del proyecto.

De acuerdo a la descripción del proyecto y los impactos identificados los planes de gestión ambientales y sociales a implementar serían los siguientes:

- Plan de Gestión de Ruido
- Plan de Gestión de Residuos Sólidos
- Plan de Gestión de Sustancias Peligrosas
- Plan de Gestión de Aguas de Escorrentía y Residuales
- Plan de Gestión de Calidad de Aire
- Plan de Contingencias
- Plan de Gestión de Riesgo de Desastres
- Plan de Gestión de la Biodiversidad
- Plan de Monitoreo y Gestión Adaptativa para Hábitats Naturales Críticos
- Plan de Participación y Comunicación Social
- Plan de Transversalización del Enfoque de Género
- Plan de Plan de Gestión del Tráfico
- Plan de Preservación del Patrimonio Cultural Físico
- Plan de Salud y Seguridad Ocupacional
- Supervisión Ambiental y Social de la Construcción y la Operación

7.1 Plan de Gestión del Ruido

Como se indicó en secciones anteriores, el impacto de ruido está vinculado a la zonificación de un territorio puesto que los niveles de ruido permitidos por la normativa vigente y lineamientos internacionales se rigen por los usos del suelo (residencial, industrial, y zonas especiales). La ciudad de Concordia determina los niveles máximos permitidos en las zonas aledañas al aeródromo de acuerdo a su zonificación.

De este modo, un plan de gestión de ruido debe incluir medidas operacionales y correctivas para los receptores identificados que cumplan con los límites de calidad ambiental para el día y la noche.

Las estrategias del Plan de Gestión de Ruido se sitúan generalmente en las siguientes categorías:

- Medidas operacionales - estas medidas se aplican en el campo de aviación o a las operaciones de las aeronaves e incluyen cambios en la ordenación de la pista de aterrizaje o cambios en localizaciones de la trayectoria de los vuelos;
- Medidas preventivas - estas son medidas de control previstas para evitar futuros cambios en la zonificación del entorno que puedan ser sensibles al ruido, de acuerdo a la normativa vigente o estándares internacionales; y

- Medidas remediadoras (o correctivas) - éstas son medidas de atenuación que puede incluir la insonorización de los hogares.

7.1.1 Medidas Operacionales

Las medidas operacionales son las que intentan alterar o restringir las operaciones de las aeronaves o implementar la construcción de estructuras que reducirán la exposición o el impacto del ruido de las aeronaves. Estas medidas son generalmente implementadas por el aeropuerto y pueden ser las siguientes:

- Implementar un sistema de monitoreo del ruido continuo con enfoque en los receptores. El sistema debe incluir un equipo de medición de ruido.
- Cambios de la trayectoria de vuelo: Evaluar los cambios potenciales en las pistas de acercamiento y de salida publicadas existentes para reducir el ruido en áreas específicas de la comunidad, o la implementación de un procedimiento de Llegadas Descendientes Continuas (Continuous Descent Arrivals [CDA]) que permiten que una aeronave realice un descenso continuo en ralentí desde una altitud alta a la intercepción de la senda de descenso en el acercamiento final a la pista de aterrizaje.
- Gestión de vuelo: Desarrollar el uso de los procedimientos avanzados de navegación que tengan el potencial de definir más exactamente los procedimientos de llegada y salida en un aeropuerto, restringiendo así las rutas de trayectoria de vuelo y reduciendo la exposición de ruido al evitar las áreas residenciales más densamente pobladas. Por ejemplo, el establecimiento de los procedimientos Area Navigation (RNAV) Overlay Procedures, Required Navigation Performance (RNP), o los procedimientos de la disminución del ruido (Noise Abatement Procedures) recomendados por la National Business Aviation Association (NBAA) con base en los Estados Unidos (por ejemplo, los procedimientos de salida de cerca).
- Uso preferencial de la pista de aterrizaje: Cuando las condiciones meteorológicas (por ejemplo, el viento) lo permitan, estimular el uso de los extremos de pistas de aterrizajes específicas para reducir al mínimo el aterrizaje o el despegue de vuelos sobre áreas pobladas. En el caso de SAAC, esto significaría un mayor número de despegues de la pista de aterrizaje 04.
- Limitaciones o restricciones de vuelo: Implementar los toques de queda y las penalizaciones o las restricciones al tipo de aeronave, particularmente para limitar la actividad durante las horas de la noche. En el caso de SAAC, tales medidas necesitarían ser consideradas cuidadosamente para asegurarse de que no restringen indebidamente el crecimiento en el tráfico de aeronaves.
- Reducción y supervisión del empuje inverso: Los pilotos utilizan el empuje inverso después de aterrizar para mejorar los márgenes de seguridad proporcionando un retraso largamente independiente de las condiciones superficiales de la pista de aterrizaje. Debido a las consideraciones de seguridad, no es posible prohibir en conjunto el uso de esta técnica. Sin embargo, el aeropuerto puede estimular el uso de técnicas de frenado equilibrado. También, la extensión de la pista de aterrizaje 04-22 significará que menos pilotos necesitarán utilizar tales técnicas de frenado drástico.
- Procedimiento de reducción de la salida del empuje: Un procedimiento de despegue usado en las aeronaves jet (generalmente de cuerpos estrechos y anchos) que emplea menos que el empuje máximo para terminar un despegue y una ascensión seguros. Este procedimiento se puede utilizar con seguridad cuando un avión tiene menos que el peso de despegue máximo.

- Construir estructuras atenuantes del ruido: Consiste en la construcción de estructuras físicas que se diseñan para reflejar o para absorber el ruido, tales como bermas/paredes de ruido o barreras. Estas estructuras se implementarían después de haberse actualizado el modelamiento de ruido con la configuración final de la pista y su infraestructura asociada.
- Incluir especificaciones técnicas para la atenuación del ruido: Requerir en el diseño de las instalaciones del aeropuerto técnicas de atenuación de ruido para reflejar/absorber el ruido que produce la aeronave en la tierra de la aeronave y así como en otras fuentes generadoras de ruido (por ejemplo, insonorizar el generador). Se recomienda que se revise los planos de construcción y diseño antes de iniciar las obras a fin de incorporar elementos constructivos para la mitigación del ruido.

7.1.2 Medidas Preventivas

Las medidas preventivas incluyen una revisión y actualización del ordenamiento territorial para evitar que se permita un uso que pueda ser más sensible al ruido. Por ejemplo, no se podrá permitir la ubicación de un colegio u hospital adyacente al aeropuerto puesto que se expondría a estos receptores a niveles de ruido no permitidos.

De acuerdo a lo informado por personal del organismo, la Municipalidad de Concordia se encuentra actualizando el Código de Ordenamiento Urbano de fecha 2004, por lo que se recomienda considerar las medidas preventivas propuestas.

Medidas preventivas a implementarse:

- En el marco del Ordenamiento Territorial, revisar la zonificación existente en las inmediaciones del aeródromo compatible con los niveles de ruido, como por ejemplo uso del suelo comercial o industrial.
- Revisar la densidad residencial: promover la zonificación de terrenos grandes, el desarrollo planificado o la zonificación multifamiliar con el objetivo de reducir el número de residentes afectados por el ruido de las aeronaves.
- La zonificación del recubrimiento del ruido: establecer regulaciones especiales dentro de áreas altamente ruidosas.
- Transferencia de los derechos de urbanización para estimular menos urbanización en áreas altamente ruidosas.
- La zonificación ambiental: promover la zonificación de la protección del medio ambiente para apoyar la compatibilidad del ordenamiento territorial de las inmediaciones del aeropuerto.
- Cambios del código de especificaciones técnicas de las edificaciones a fin de asegurar medidas para reducir el nivel de ruido interior o de requerir la insonorización en la construcción de nuevos hogares.
- Servidumbres dedicadas: a través de las cuales se otorga el derecho de volar sobre una propiedad particular, incluyendo el permitir los impactos asociados (por ejemplo, el ruido).
- Normativa de divulgación equitativa: a partir de la cual se requiere que el vendedor de una propiedad notifique al comprador respecto a los impactos del ruido de las aeronaves.

7.1.3 Medidas remediadoras

Estas medidas incluyen la insonorización de los hogares de los receptores afectados por un ruido mayor al de 55dB. El Responsable Social del proyecto deberá estar en contacto con la población aledaña al aeropuerto a fin de atender sus inquietudes, reclamos y quejas.

7.2 Plan de Gestión de Residuos Sólidos

Etapas de Construcción

En la etapa de construcción, los residuos sólidos a generarse serán principalmente los residuos de los trabajadores de construcción. Se tomarán las siguientes medidas para el manejo de los residuos:

- Se deberán establecer puntos de acopio y almacenamiento temporal en la zona de ampliación del Aeródromo.
- Los contratistas contarán con recipientes para el almacenamiento de los residuos y los ubicará en sus respectivas áreas de trabajo.
- Se segregarán los residuos de construcción peligrosos que pueden ser los envases de las pinturas, epóxidos, barnices, etc. Se reciclarán los residuos de construcción como acero y madera.
- Se recolectarán los residuos sólidos y serán llevados al Almacenamiento Central.
- Se retirará los residuos que resulten de las actividades de ampliación (construcción o demoliciones) y se realizará el transporte y disposición final a través del servicio de una empresa debidamente registrada y autorizada para la prestación de recolección.

Etapas de Operación

La operación del Aeródromo de Concordia involucra la participación de diferentes usuarios que generan residuos durante la ejecución de sus actividades. Los rubros de generadores de residuos se clasifican de acuerdo a las actividades y se distinguen las siguientes:

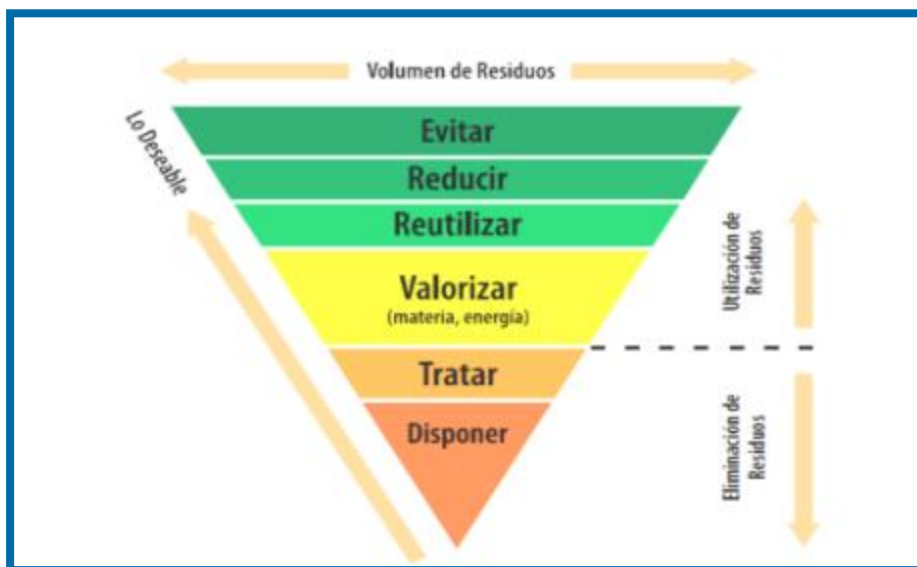
- Oficinas (administrativos),
- Restaurantes / cafeterías,
- Talleres de Mantenimiento,
- Itinerantes (pasajeros, visitantes, etc.).
- Residuos de mejoramiento.

Los residuos sólidos a generarse durante la operación del aeródromo son los siguientes:

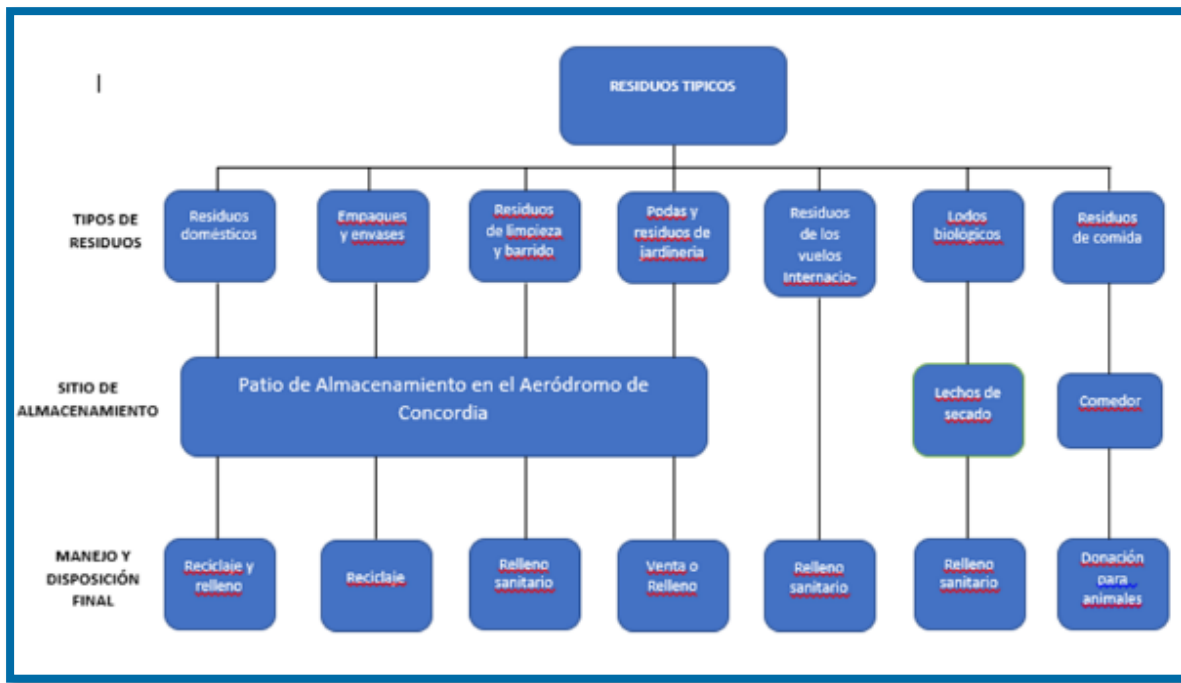
- Residuos domésticos
- Envases y empaques
- Residuos de barrido o limpieza
- Residuos de poda y jardinería
- Residuos de los vuelos nacionales e internacionales
- Residuos de los lodos biológicos
- Restos de comida

7.2.1 Procedimientos operativos para el manejo de RRSS

La estrategia global para el manejo de residuos debe seguir una jerarquía como la que se muestra a continuación:



El grafico siguiente detalla en resumen los tipos de residuos que se generarán en el Aeródromo Concordia, el almacenamiento y la disposición final.



Minimización

Se debe tener en cuenta las siguientes medidas para disminuir la producción de los residuos detallados anteriormente:

- Disminuir la generación de residuos sólidos que deberán ser almacenados, transportados y dispuestos mediante la recuperación, reciclaje e incorporación a otros ciclos productivos.
- Evitar mezclas de residuos de diversa índole y de composición desconocida, que podrían ser manejados apropiadamente si se encontraran separados y clasificados.
- Uso de materiales y productos generadores de residuos peligrosos que podrían ser sustituidos por materiales menos contaminantes.
- Evitar la contaminación del suelo por infiltración de contaminantes presentes en los residuos sólidos dispuestos inadecuadamente sobre el suelo.
- Evitar la generación de olores de la descomposición de los componentes orgánicos presentes en los residuos dispuestos sobre el suelo.
- Procurar convenios para la devolución de envases, recipientes y empaques a los proveedores de los insumos.
- Racionalizar el consumo de agua para disminuir la generación de lodos biológicos de la planta de tratamiento.
- Incorporar criterios ambientales en las decisiones de compra, estableciendo con las aerolíneas las características ambientales para la comida de la aeronave.
- Segregación y separación de los residuos sólidos.

Acondicionamiento

- Seleccionar los tipos de receptáculos o tachos y determinar la cantidad a utilizar para cada generador o área de servicio, considerando capacidad, forma y material de fabricación.
- Determinar la cantidad, color y capacidad de las bolsas (que debe ser al menos 20% mayor de la capacidad del recipiente) a utilizar según la clase de residuos.
- Las bolsas señaladas serán proporcionadas por la empresa de limpieza del Aeródromo
- Evitar que los residuos orgánicos (restos de alimentos) embolsados contengan líquidos.
- El personal encargado de la limpieza colocará los recipientes con sus respectivas bolsas en los puntos de generación y áreas de servicio del aeropuerto de acuerdo a los requerimientos identificados.
- Colocar las bolsas en el interior del recipiente doblándola hacia afuera, recubriendo los bordes del contenedor.
- Ubicar los recipientes más cerca posible a la fuente de generación y en forma estratégica.
- Verificar el cumplimiento del acondicionamiento de acuerdo a la clase de residuos y volumen que genera el servicio.
- Las bolsas conteniendo los residuos sólidos, acondicionados por los generadores de residuos, deberán ser herméticamente cerradas para ser depositados en los tachos y /o contenedores correspondientes.
- Los tachos para el depósito de los residuos, deberán estar diferenciados y rotulados para el tipo de residuo que contengan y ubicados en lugares estratégicos y visibles, de forma de recibir la basura debidamente embolsada para facilitar su recolección.

- Cabe resaltar que potencialmente podrían generarse residuos clasificados como peligrosos especiales, referidos a pilas, baterías, cartuchos de tóner, tinta, fluorescentes, focos, los cuales serán almacenados en cilindros etiquetados que identifique el residuo que lo contiene.
- Los aceites e hidrocarburos, serán almacenados en envases especiales, según su clasificación correspondiente.

Recolección

La recolección se seguirá realizando de las diferentes instalaciones de los generadores tanto internas y externas del terminal aeroportuario, esta actividad es realizada por el personal encargado del traslado hacia la zona de almacenamiento intermedio (Patio de Almacenamiento).

- Se cumplirá estrictamente con las hojas de rutas de recolección establecidas; así como, las frecuencias y horarios de recolección interna.
- El operario encargado de la recolección de los residuos sólidos se encargará de verificar que los residuos se encuentren sellados y entregados de acuerdo a los colores establecidos para su disposición.
- Luego de realizar la recolección de los residuos, se registrará el número de bolsas o receptáculos y el nombre del usuario, codificándose los residuos para su posterior pesaje.

Recolección de residuos sólidos provenientes de vuelos internacionales:

- Diariamente, los operadores de rampa, que brindan los servicios de limpieza y descarga de residuos de las aeronaves, recolectarán los residuos, desde los aviones, en bolsas de 25 litros para una capacidad de carga máxima de 5 kilos, con la finalidad de evitar derrames y/o problemas con el proceso de esterilización.
- Las bolsas recolectadas se contabilizarán, registrarán y transportarán, hacia las instalaciones del Almacenamiento Central de Residuos Sólidos luego de la atención de la aeronave, este transporte se realizará en vehículos que garanticen que los residuos se mantengan dentro de las mismas.
- En el Almacenamiento Central (Patio de Almacenamiento) se anunciará la llegada de los residuos al área indicada.

Recolección y transporte de residuos por cocinas de vuelo:

- Diariamente, la empresa que brinda el servicio de cocinas de vuelo (catering) a las aeronaves, recolectará los residuos desde los aviones en bolsas de 25 litros para una capacidad de carga máxima de 5 kilos, con la finalidad de evitar derrames y/o problemas con el proceso de esterilización.
- Los residuos se trasladarán mediante trolleys o bolsas, junto con las bandejas de comida, en los camiones transportadores de las cocinas de vuelo (catering), en vehículos que garanticen que los residuos se mantengan dentro del mismo, directamente hacia el Almacenamiento Central (Patio de Almacenamiento).

Almacenamiento Primario

- En esta etapa el manejo de los residuos es realizado el generador de residuos y el personal de limpieza. Consiste en que los residuos generados son depositados en los receptáculos o tachos para su posterior recolección interna. El objetivo del almacenamiento primario, es lograr

desde el inicio que los residuos generados se depositen en forma diferenciada de acuerdo al tipo de residuo y dentro del receptáculo correspondiente. Los responsables de la ejecución correcta del almacenamiento primario serán todos los generadores de residuos del terminal aéreo. Las responsabilidades de supervisión recaen sobre la administración del aeropuerto y la empresa de limpieza a contratar.

- Los recursos necesarios para el almacenamiento primario son los receptáculos y tachos de basura adecuados tanto en color, volumen y cantidad. El proceso del almacenamiento primario se orienta a lograr la segregación primaria de los residuos en: residuos orgánicos, residuos inorgánicos y residuos peligrosos. Todos los receptáculos y tachos deberán contar con distintivos y colores que permitan ser reconocidos en forma rápida para su utilización por los generadores. Se dispone de 03 receptáculos de color verde, 03 receptáculos de color amarillo, y un número adecuado de tachos pequeños ubicados dentro de los ambientes de oficinas.
- Para el almacenamiento primario de los residuos sólidos peligrosos, se podrán utilizar recipientes rígidos como fibra de vidrio, acero inoxidable, polietileno de alta densidad u otros materiales rígidos que eviten el peligro de exposición de dichos residuos.
- El almacenamiento primario de los residuos en cada receptáculo será solo hasta el 80% de capacidad de la bolsa, de tal forma que exista espacio suficiente para sellar la bolsa.
- Los residuos permanecerán en los receptáculos hasta que el personal de limpieza realice la recolección, realice la entrega en el almacenamiento temporal para la respectiva diferenciación; luego de esto se procederá a transportar el residuo al Patio de Almacenamiento, según horarios y frecuencias de recolección de la hoja de ruta de recolección.

Almacenamiento central (Patio de Almacenamiento)

- Es una infraestructura donde se acumulan los residuos provenientes del almacenamiento primario, donde se realiza actividades previas a la disposición final como segregación, caracterización y acondicionamiento. El Patio de Almacenamiento contará con las siguientes instalaciones:
 - Oficina, es el espacio cedido para la administración de documentos y logística que tiene la Empresa Prestadora de Residuos Sólidos (EPS-RS) que se encarga del manejo del bloque sanitario de acuerdo a las normas y procedimientos del aeródromo.
 - Almacén, espacio donde se guardan los productos de limpieza como detergentes, lejías, desinfectantes, etc.; así como también equipos de limpieza (escobas, fregonas, entre otras).
 - Servicios higiénicos y vestuarios, espacio destinado a los servicios higiénicos y vestuarios para personal que cuentan con lavaderos, inodoros, urinarios y duchas; además de sus respectivos casilleros para que el personal pueda dejar sus pertenencias.
 - Vestuarios, espacio exclusivo para el personal de la EPS-RS que opera el Sistema de Tratamiento Autoclave, el mismo que se encuentra dotado en su interior con duchas, lavadero, inodoro y casilleros.
 - Almacén de residuos de aceite, espacio destinado al almacenamiento de residuos aceite, hidrocarburo y trampa de grasa, considerando residuos peligrosos, estos residuos son transportados directamente del generado al bloque sanitario.
 - Almacén de residuos de vuelos internacionales, espacio destinado al almacenamiento de los residuos sólidos peligrosos provenientes de vuelos internacionales.

- Sistema de segregación y almacenamiento, es el espacio destinado a la segregación y almacenamiento de residuos recuperables y no recuperables.

Disposición Final

- Se debe realizar la contratación de una empresa que traslade los residuos sólidos a un botadero autorizado por la autoridad correspondiente.
- El transporte se encuentra a cargo de una empresa de residuos que opera en el terminal, la misma que cuenta con las autorizaciones para transporte de residuos no peligrosos como peligrosos los cuales se transportan los residuos considerando la siguiente distribución:
 - Residuos recuperables: Comercialización
 - Residuos no recuperables: Relleno sanitario
 - Residuos peligrosos: Relleno de seguridad
- Previo al transporte se verificará que los vehículos estén provistos de equipos e implementos de seguridad, tales como extintores, botiquín de primeros auxilios, cajas de herramientas, etc.
- Para la disposición final en el relleno sanitario y de seguridad, sólo se trabajará con empresas que cuenten con la debida autorización de las autoridades competentes y municipios de su jurisdicción.

7.3 Plan de Gestión de Sustancias Peligrosas

Las operaciones en los aeropuertos incluyen el almacenamiento y manejo de combustibles (por ejemplo, combustible para aviones, diésel y gasolina) principalmente asociadas a las actividades de llenado de combustible de los aviones y de los vehículos auxiliares en tierra. En el aeródromo Concordia, la recarga de combustible lo realizara YPF siguiendo su estándares de calidad y seguridad.

Las sustancias peligrosas deben gestionarse para prevenir los vertidos accidentales, los incendios y las explosiones. Se deben elaborar planes de prevención y control de vertidos y planes de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia en los aeropuertos que se ajusten a la naturaleza de las operaciones. Se incluirá como parte de sus acuerdos contractuales con terceros (suministradores de combustible y empresas de servicios en tierra), la mitigación y seguimiento de los impactos ambientales.

7.3.1 Manejo de Materiales Peligrosos

- Los insumos peligrosos que lleguen al Aeródromo serán transportados en camiones aprobados por las autoridades correspondientes, para carga peligrosa hasta la zona donde se instalará la planta de procesos y se almacenarán en el área determinada para cada una de estas;
- Las entregas de insumos se sujetarán a revisiones de seguridad estándar antes de ingresar o salir del área de operaciones. Cada camión será revisado para determinar si hay fugas visibles, daño o condiciones inusuales, así como para el rotulado adecuado de los reactivos y del equipo de seguridad. El contenido y el volumen de cada camión o vagón serán revisados comparándolos con el manifiesto;
- Dentro del área de almacenes, los insumos se apilarán de modo tal que no generen una situación de peligro por una caída potencial. Los equipos e insumos se inspeccionarán antes

de su uso para determinar cualquier daño o condición insegura. Las instalaciones de mezclado, conservación y bombeo de reactivos líquidos se ubicarán dentro de las instalaciones de proceso. Habrá extintores y equipos para limpieza de derrames en áreas estratégicas;

- De acuerdo a la sustancia y la forma de embalaje, los acopios de materiales se realizarán bajo techo o externo. Las sustancias químicas bajo techo estarán almacenadas en un depósito seco, protegido, ventilado, seguro y señalizado. Solo se realizará el acopio externo de sustancias químicas que cuentan con contenedores exteriores. Será cercado y señalizado. En general los contenedores vacíos serán recogidos con la próxima entrega de materiales;
- Todos los talleres, almacenes y áreas de planta que manejen sustancias químicas y/o residuos peligrosos deberán ser equipados con pisos revestidos con cemento para evitar la contaminación de suelos por un derrame o accidente. En ningún caso se almacenarán en forma conjunta productos que puedan ser de reactividad complementaria o de alta afinidad, que puedan generar un problema de seguridad;
- Todos los insumos químicos serán controlados para una administración segura de los inventarios así como su correspondiente rotación. En el caso de los productos químicos controlados, estos serán inventariados y su registro quedará disponible para las autoridades de aplicación cuando lo consideren necesario;
- Todas las acciones relacionadas, ya sean de uso, almacenaje o disposición de los insumos químicos e insumos químicos controlados, deberán ser reguladas e incluir una tabla de registro con la siguiente información:
 - Nombre y descripción del material peligroso;
 - Clasificación del material peligroso;
 - Cantidad límite reglamentariamente reportable e internacionalmente aceptada para materiales peligrosos, o su equivalente nacional (por ejemplo EPA);
 - Cantidad usada por mes; y
 - Características que hacen peligroso al material peligroso.
 - El personal encargado del manejo de estos elementos será capacitado antes de asumir sus responsabilidades. Para ello, se seguirán los siguientes procedimientos:
 - Contar con la Hoja de Seguridad (MSDS, por sus siglas en inglés);
 - Leer las etiquetas, avisos y seguir las indicaciones recomendadas; y
 - En caso de derrames o fugas, implementar el Plan de Contingencia.
 - Se conservará una copia completa de todos los MSDS relacionados en la zona del proceso, en un lugar de fácil acceso en caso de ocurrencia de derrames u otras emergencias. Los MSDS identifican las propiedades físicas y químicas de los materiales peligrosos y los requisitos de manipulación que facilitarán el proceso de limpieza y eliminación. También harán recomendaciones para la atención segura del personal afectado.

7.3.2 Manejo de Combustibles

- Para el mantenimiento vehicular, se dispondrá de una estación de mantenimiento de vehículos y lavado donde se ha previsto un drenaje habilitado para retener aceites y grasas y un sistema de manejo para el repuesto gastado;
- El taller de mantenimiento será equipado con piso revestido con cemento para evitar la contaminación de suelos en caso de un accidente;

- Los suelos mezclados con hidrocarburos (livianos) que se pudieran generar, se considerará residuos peligrosos; deberán ser almacenados, y luego se procederá a su evacuación y disposición final;
- El aceite usado será almacenado en recipientes para luego ser llevado al Almacenamiento Central, y para su disposición final como residuo peligroso.
- En el evento de una fuga o derrame significativo de combustible al suelo, se iniciará el Plan de Contingencia en forma inmediata, implementando las acciones de control, y retiro del material contaminado para prevenir cualquier amenaza de contaminación.

7.3.3 Manejo de Aceites, Lubricantes, Solventes y Agentes Desengrasantes

- En los talleres de mantenimiento y talleres de trabajo se utilizarán aceite de motor, aceite de lubricación, refrigerante de motor, fluidos hidráulicos, solventes y limpiadores. Estos materiales serán despachados o transportados en camiones al sitio y serán almacenados en sus contenedores de transporte, en las instalaciones de almacenamiento de combustible en un área designada para facilitar la limpieza de derrames;
- Las áreas con riesgo de derrame estarán provistas con un sistema de contención y recolección, así como con un sistema separador de agua y aceite. Cuando sea posible, los solventes y desengrasantes serán provistos y utilizados como sistemas-paquete de limpieza con solvente;
- Este sistema estará compuesto por una unidad autónoma que haga circular el solvente entre el barril de almacenamiento y el receptáculo de inmersión ubicado en la parte superior del barril;
- Cuando el solvente o aceite usados estén excesivamente sucios para continuar utilizándose, serán retornados al barril de la empresa proveedora para su manejo y disposición.
- El área del almacén destinada al almacenamiento de solventes y desengrasantes tendrá piso de concreto para encerrar cualquier líquido que se derrame y tendrá una ligera inclinación hacia un pequeño sumidero diseñado para contener derrames y permitir la limpieza; y
- Se colocarán etiquetas de identificación de materiales peligrosos para garantizar que los materiales se manipulen de manera segura y que se utilicen los métodos apropiados para limpiar los materiales derramados.

7.3.4 Manejo de Material Inflamable

Los materiales inflamables, aparte del diesel y la gasolina, incluyen kerosene, pinturas, aceites, solventes, grasas y cantidades menores de otros combustibles. A continuación se explica las acciones a realizar:

- Al igual que en el caso de los insumos reactivos y combustibles, para la entrega de insumos operativos se informará a la estación de control de la puerta principal para su autorización antes de ser admitidos en las instalaciones del Aeródromo;
- Desde este punto los transportistas recibirán instrucciones específicas dónde descargar el material;
- Los extintores y los equipos para manejo de derrames de material inflamable estarán ubicados en las áreas utilizadas de almacenamiento;
- Se hará una inspección ocular de los tanques de almacenamiento para determinar regularmente si existen fugas, daños o condiciones inusuales;

- Los daños o fugas significativas en un recipiente de almacenamiento mayor se informarán de inmediato al superintendente de la planta, el cual debe garantizar que se harán las reparaciones necesarias a la brevedad posible;
- El trabajo de reparación será realizado por personal idóneo, debidamente calificado y capacitado que efectuará el trabajo acorde a las consideraciones del fabricante y/o los códigos y normas de la industria relacionada; y
- Si ocurriera una fuga de gas inflamable, no se permitirá que se fume, suelde o se haga fuego abierto cerca de los tanques dañados. Las líneas de energía y el equipo eléctrico se desconectarán en el área hasta que se controle y mitigue la fuga.

7.4 Plan de Gestión de Aguas de Escorrentía y Residuales

Etapas Pre-construcción o Diseño

Un eficiente plan de manejo de aguas de escorrentía empieza en el diseño de la infraestructura que es parte del Proyecto. El diseño deberá incluir las estructuras adecuadas ya sea para retener o evacuar las aguas de escorrentía. La retención del agua de lluvia evita el transporte de sedimentos y contaminantes característicos del primer lavado o “first flush”. El diseño deberá tener un análisis de la precipitación máxima y de diseño según los datos históricos de precipitación en el área. Este análisis tendrá los siguientes objetivos:

- Prevenir la inundación localizada en la pista de aterrizaje y en el aeródromo en general para minimizar riesgos al aterrizar y evitar la atracción de aves (Véase plan biológico), y
- Minimizar la contaminación proveniente del primer lavado.
- Minimizar riesgos de inundación en áreas aledañas por la nueva disposición del terreno y el aumento de áreas no impermeables (Véase plan de riesgo de Inundaciones)

Etapas de Construcción

Durante la construcción, se generará aguas residuales domésticas provenientes de los trabajadores, para lo cual se utilizará unidades sanitarias portátiles, que deberán ser evacuadas y descargas por una empresa autorizada, con frecuencia establecida según la necesidad del mantenimiento. Principalmente los baños químicos es un sistema totalmente autónomo, que prescinde de conexiones cloacales e instalaciones especiales, que por sus características de construcción es portable y totalmente desarmable.

Para el alquiler y mantenimiento de los baños químicos portátiles, se contratará los servicios de una empresa prestadora de servicios debidamente autorizada, quien deberá realizar el servicio de mantenimiento de los baños portátiles en la frecuencia necesaria, según la frecuencia de uso que le den durante las actividades constructivas del mantenimiento; además, se encargará del traslado, instalación, retiro, desagote, limpieza y desinfección de las unidades. Este procedimiento principalmente tendrá que consistir en el vaciamiento del depósito, higiene y colocación de la nueva unidad durante los días que se requiera, garantizando las condiciones sanitarias.

No se permitirá el vertimiento de sobrantes, tales como pinturas, solventes, aditivos para concreto, pegantes, resinas y en general, cualquier producto que por su calidad o composición resulten necesariamente tóxicos y dañinos para el ambiente. Estos residuos se deberán almacenar en

cilindros con tapa para su posterior tratamiento como residuo peligroso y su disposición final en el relleno de seguridad autorizado.

Etapas de Operación

Los efluentes generados en las operaciones aeroportuarias consisten principalmente en escorrentía de aguas pluviales procedente de las superficies pavimentadas y de las aguas residuales sanitarias de los servicios para el público y empleados y de los aviones. La escorrentía de aguas pluviales puede contener contaminantes asociados a las fugas y vertidos de aceite, diésel y combustibles para aviación durante el funcionamiento y mantenimiento de los vehículos de servicios en tierra y las actividades de almacenamiento y manejo de carburante.

Las estrategias para prevenir y controlar el impacto de las aguas pluviales y residuales son:

- Se canalizará las aguas pluviales de alcantarilla en las zonas expuestas con mayor frecuencia al riesgo de fugas y vertidos de agentes químicos y combustibles mediante el uso de separadores aceite / agua, como son depósitos de almacenamiento de combustible y químicos, instalaciones dedicadas al transporte y despacho, hangares de mantenimiento de aviones e instalaciones dedicadas al mantenimiento de vehículos de servicios en tierra;
- Se realizará el tratamiento de las aguas pluviales o de escorrentía mediante un sistema de captación, almacenamiento, tratamiento (sedimentación) y control de flujo de salida, antes de la descarga a los cuerpos de agua natural;
- Las aguas residuales provenientes de las aeronaves (baños químicos) y del aeródromo, serán recolectadas y serán tratadas en una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas portátil. Los lodos de la Planta de Tratamiento serán llevados a su disposición final en lugares autorizados. Se realizará el monitoreo de los efluentes de manera periódica.

7.5 Plan de Gestión de Calidad de Aire

Etapas de Construcción

Para evitar o reducir la presencia de partículas en suspensión en la atmósfera, se establecerán las siguientes medidas:

- Cubrir aquellos materiales que son susceptibles de producir polvo o partículas en suspensión, especialmente si éstos son transportados y/o el pronóstico del tiempo así lo aconseja (fuerte viento).
- Humedecimiento de posibles montículos de desmontes y residuos generados por el mantenimiento de las instalaciones.
- Todos los camiones de carga que operen durante el mantenimiento, cubrirán la superficie superior de sus tolvas (llenas o vacías), por medio de una lona o similar. Esto debe cumplirse a lo largo de todo su recorrido, sobre todo dentro de las instalaciones del Aeródromo y en las rutas de uso público
- Cubrir con toldos los acopios de materiales sueltos especialmente si los días son ventosos.
- Realizar la limpieza de aquellas zonas públicas o de la propia obra en las que se produzca la deposición de las partículas. Para el control de polvo existente en la plataforma, se utilizará un camión barredor que realizará el barrido en toda la superficie de la plataforma.

- Acometer la instalación, si fuera necesario, de una pequeña cuneta con agua a la salida de la zona de carga de los vehículos de transporte, con el objeto de limpiar las ruedas de los camiones. En su defecto se lavarán las ruedas manualmente antes del acceso a las vías públicas.
- El riego de las zonas de acopio de materiales, caminos de obra y carga de los vehículos de transporte sólo se realizará cuando las medidas de cubierta y lavado no fueran suficientes para evitar las partículas en suspensión o bien las condiciones meteorológicas de fuerte viento así lo aconsejaran.
- En caso sea necesario realizar la demolición de infraestructuras y que posiblemente contengan materiales con asbesto se tendrá que realizar la verificación para validar la existencia del asbesto, en caso estos existan, se procederá a su cuidadosa remoción antes de los trabajos de demolición. La remoción la realizará personal con adecuada protección recomendada para estas labores y estos residuos serán considerados Residuos Peligrosos y serán manejados como tal.

Para evitar o reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera se establecerán las siguientes medidas:

- Como medida de prevención para las actividades constructivas, se establecerá cronogramas de mantenimiento de todo equipo y maquinaria a ser utilizado en las obras.
- Los vehículos y maquinaria necesarios para la ejecución de las obras deberán cumplir estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos. Además, antes del comienzo de las obras los vehículos y maquinarias deberán pasar las revisiones técnicas necesarias que certifiquen el correcto ajuste de los motores, potencia de la máquina adecuada al trabajo a realizar, correcto estado de los tubos de escape, uso de catalizadores y el haber pasado la inspección técnica de vehículos. El contratista deberá suministrar los debidos certificados de mantenimiento y revisión técnica de sus equipos.
- Las Unidades Vehiculares y Equipos Motorizados que transitan deben cumplir con la normativa de emisiones contaminantes. Solicitar que todas las empresas y/o instituciones que poseen o tienen a su cargo vehículos y /o equipos motorizados ya sean permanentes o temporales, que cumplan con la normativa de emisiones contaminantes.
- Se preferirá utilizar equipos de movimientos de tierras, que demuestren que sus motores de combustión se encuentren adecuadamente afinados, de forma que no exista presencia de gases de combustión con excesiva presencia de material particulado (hollín). Se mantendrá apagados todos los motores de combustión de los equipos que no se encuentren en operación. Durante los procesos de carga o descarga de los camiones, se apagará el motor siempre que esto sea posible.

Etapas de Operación

Las principales fuentes de emisiones al aire procedentes del Aeródromo Concordia incluyen los escapes de combustión generados durante el aterrizaje y despegue, los escapes de las operaciones en tierra de los aviones y los vehículos de servicios en tierra, y las emisiones derivadas de las actividades de transporte local en tierra relacionadas con los servicios del aeródromo. Las medidas para prevenir, minimizar y controlar las emisiones al aire generadas por los servicios en tierra y los movimientos de las aeronaves en tierra incluyen:

- Para los vehículos de tierra (mantenimiento, servicio, etc.), las medidas a adoptar son las mismas que las establecidas para prevenir la emisión de contaminantes a la atmósfera durante la fase de construcción.
- Optimizar la infraestructura de servicios en tierra para reducir los movimientos de vehículos y aviones en tierra en las pistas de rodaje y los tiempos de espera en las puertas;
- Mejorar las flotas de vehículos de servicios en tierra.

7.6 Plan de Contingencias

Se ha establecido un Plan de Contingencias, con la finalidad de estar preparados ante emergencias o situaciones no previsibles que pudieran tener efectos adversos sobre el ambiente.

Se formará un Comité de Contingencia que estará encargado de coordinar las principales acciones, los recursos humanos y físicos a movilizar en casos de emergencias, y tomará las decisiones básicas a seguir antes durante y después de la emergencia. En casos de emergencias de mayor grado que requieran de la participación externa, el plan de contingencias considera los siguientes contactos: Policía, Bomberos, centros médicos cercanos.

Para la aplicación del Plan de Contingencia, se deberá contar con los medios de comunicación y movilidad necesarios, y materiales como: extintores, botiquín médico, cintas de seguridad, paños absorbentes, herramientas varias, equipos de protección personal (botas con puntas de acero, cascos, respiradores para polvo, lentes de seguridad), entre otros.

El presente plan contempla situaciones de emergencia como la ocurrencia de incendios y derrames de hidrocarburos.

7.6.1 Derrames de Hidrocarburos

Se considera como una situación potencial de emergencia a toda fuga, derrame o falla durante el uso y manejo de hidrocarburos (combustibles, lubricantes y grasas) que se emplee en la actividad de construcción u operación del Aeródromo. Las maquinarias empleadas en el transporte de materiales, o equipos diversos pueden tener un derrame de hidrocarburos en la zona de trabajo, para lo cual se deberán tomarse las siguientes medidas:

Prevención y Minimización de Riesgos

Control operacional:

- El personal conductor y trabajadores recibirán capacitación en Manejo de Derrames de Hidrocarburos.
- Los contratistas deberán acreditar que tienen capacitación en la respuesta ante derrames.

Control de ingeniería:

- Todas las unidades poseerán un Kit anti derrame, para el control de derrames de hidrocarburos.
- Se contará con un plan de mantenimiento preventivo para todos los vehículos y equipos.

Procedimiento de Respuesta

- Detener la fuga desde la fuente de ser posible. Retirar cualquier material que pueda incendiarse.
- Formar diques, usar sacos de arena, salchichas, paños absorbentes u otras medidas para evitar su expansión, seleccionar la adecuada de acuerdo al grado del derrame y disponibilidad inmediata.
- Desviar el derrame para evitar el contacto con cursos de agua que se pudiesen encontrar cerca al lugar del derrame.
- Limpiar el derrame mediante la remoción del suelo contaminado de manera manual mediante el uso de lampas, el que será retirado y acopiado en cilindros especiales ubicados en zonas aisladas y correctamente señalizadas. Estos residuos se consideran peligrosos y deben ser trasladados por un vehículo de una empresa autorizada hacia un relleno de seguridad.
- Utilizar absorbentes de hidrocarburos y remover el suelo contaminado.
- Si el derrame afectó algún cuerpo de agua, se deberá remover el hidrocarburo de la superficie, con absorbente a granel, paños, salchichas.
- Los absorbentes y EPP con hidrocarburos deben ser embolsados, sellados y trasladados al almacén temporal de residuos sólidos.

Normalización de Operaciones

- Después de realizado el retiro del material derramado y la limpieza de las zonas afectadas se inspeccionará el sitio para evaluar la necesidad de ejecución de acciones de reparación, cambio de equipos, etc.
- De requerirse acciones de reparación se paralizará las actividades normales en dicha zona hasta el término de las acciones de reparación, después de lo cual se notificará para su operación normal.

Capacitación y Seguimiento

- El personal a cargo de operaciones con combustibles y el personal conductor será capacitado periódicamente, en cuanto a técnicas, procedimientos de respuesta, etc.
- Los residuos como suelos contaminados, paños absorbentes, EPP, entre otros utilizados para actuar frente a los derrames, deberán ser trasladados a la zona transitoria para su almacenamiento temporal hasta su salida con una empresa autorizada al Relleno de Seguridad.
- El responsable del derrame, llena el Formato de Reporte de Suelos Contaminados al momento de dejar el suelo en las losas de zona transitoria.
- Hacer el reporte dentro de las 48 horas de ocurrido el derrame, donde deberá detallar la causa raíz del derrame y los planes de acción para evitar que vuelva a ocurrir.
- Se realizará el seguimiento del ingreso del Reporte.
- Verificar que todos los residuos peligrosos generados en la actividad de limpieza y recojo del derrame sean trasladados a la al Patio de Almacenamiento residuos sólidos para su posterior evacuación hacia el Relleno de Seguridad.

7.6.2 Incendios

Prevención y Minimización de Riesgos

Control Operacional:

- Formar un comité de emergencia, el cual esté debidamente entrenado para actuar en caso de incendio.
- Debe evitarse la acumulación de depósitos de basura en las cercanías de combustibles y materiales inflamables.
- Si se sospecha de fuego incipiente, actuar rápidamente usando los extintores que se ubicarán en un lugar visible.
- Los líquidos inflamables deben estar alejados de fuentes de combustión.
- Las áreas críticas deberán contar con un sistema de señalización completo de acuerdo a la normatividad vigente, haciendo uso del código de colores y señales.
- Parte del entrenamiento del personal que ingrese a trabajar será el uso correcto de extinguidores, alarmas de incendios, y para casos específicos -según tipo de trabajo o labores de activación de mangueras, bombas o sistema de espuma.
- Todas las instalaciones tendrán publicados en lugar visible los planos de evacuación en caso de incendios, indicando la ubicación de extintores y alarmas.
- Las rutas de escape de todas las instalaciones estarán debidamente señalizadas.
- Todo el personal será responsable de eliminar, controlar e informar al jefe del área correspondiente sobre las condiciones y/o acciones que puedan originar una situación de incendio.
- Estará prohibido el inicio de fuego abierto en el toda el área de operaciones de la mina ni sus alrededores.
- El personal que ingrese a las distintas instalaciones deberá ser instruido en los accesos y/o salidas, así como en las vías de evacuación.

Control de Ingeniería:

- Los diseños de ingeniería de todos los componentes del Aeródromo han contemplado las normas de seguridad necesarias para evitar la ocurrencia de corto circuitos, cruce de cable u cualquier otro evento similar que pudiera ocasionar un evento de incendio.
- Todas las áreas (planta de tratamiento, patio de máquinas, almacenes, etc.) contarán con dispositivos en caso de incendio según las actividades que se ejecuten en dichas zonas (extinguidores, red de mangueras y tanques de agua).
- Todas las zonas contarán con un sistema de alarma inmediato.

Procedimiento de Respuesta

- Ante la ocurrencia de incendios el brigadista de la zona solicitará la evacuación del área involucrada y buscará identificar el punto de origen del fuego para controlarlo con los equipos de emergencia.
- Proceder a apagar el incendio con el uso de extintores.
- Si el incendio no puede ser extinguido se activarán los sistemas de alarma para solicitar ayuda a otros grupos y al equipo de lucha contra incendio indicando ubicación, personal afectado -de existir- y procedimientos de evacuación que se estén llevando a cabo.

- Comunicarse con el comité de emergencias.
- Si el incendio no puede ser controlado o la ayuda no es suficiente, se notificará por medio de radios, destellos de luces y avisos personales indicando la ubicación del incendio y la(s) ruta(s) de escape que se deben tomar.
- De ser necesario, según lo notifique el equipo de lucha contra incendio se solicitará apoyo externo.
- Se efectuará inventario y registro del personal que viene siendo evacuado para la identificación de posibles víctimas. Asimismo las primeras atenciones médicas se darán en lugares seguros y de acuerdo a ello se evaluará su derivación a instituciones especializadas.

Normalización de Operaciones

- Una vez controlado y apagado el incendio, el personal capacitado y adiestrado evaluará la situación para autorizar el ingreso de personal rescatista y para la estimación de los daños.
- Una vez evacuadas e inspeccionadas todas las áreas involucradas se restringirá el acceso y se procederá a activar los procedimientos de limpieza, restauración y reconstrucción que sean necesarios.
- Se investigarán las causas del incendio y se propondrán las medidas correctivas.

Capacitación y Seguimiento

- Todo el personal que ingrese a trabajar al Aeródromo será capacitado en manejo de extintores, rutas de evacuación y procedimientos de respuesta ante incendios
- Semestralmente se darán capacitaciones en primeros auxilios y protección personal en caso de incendios.
- El equipo de lucha contra incendios efectuará simulacros periódicos.

7.7 Plan de Gestión de Riesgo de Desastres

7.7.1 Mitigación de Riesgo Hídrico

En relación a las medidas de mitigación del riesgo hídrico en el área de estudio, debe destacarse que en todos los casos las obras de drenaje se deberán ejecutar siguiendo las instrucciones impartidas por la Dirección de Hidráulica de la provincia. Sobre el sistema de desagüe y mitigación pluvioaluvional, cabe señalar que se deberán prever además acciones que buscan resolver los problemas hidráulicos del entorno, ya que el proyecto deberá gestionar el escurrimiento de un área mayor en función de la zona operativa y la zona de influencia, además de la consideración de los parámetros actuales de diseño. Respecto a esto último, los criterios de diseños de los desagües propuestos para la zona de proyecto deberán contemplar los datos de las estaciones meteorológicas de la región que poseen un registro suficientemente extenso y la determinación de la Tormenta de Proyecto.

Las tormentas de proyecto o diseño son patrones de lluvias características de una zona que se utilizan como datos de entrada en los modelos de lluvia - escorrentía para determinación de zonas inundables, áreas de riesgo hidrológico o diseño de obras de regulación y control de crecidas.

7.7.2 Riesgo de Inundaciones

Existe el riesgo de inundación por lluvias torrenciales temporales, que podrían afectar la operación del aeródromo, por lo que se ha desarrollado un plan para responder en caso de que lluvias torrenciales o algún fenómeno de precipitación se genere en el área de influencia.

Prevención y Minimización de Riesgos

Control de ingeniería:

- En el diseño final del Proyecto se elaborará un plan de manejo integral del agua de escorrentía que mitigue el riesgo de inundaciones y la contaminación que se da en el primer lavado.
- En el diseño incluirá cunetas alrededor de la pista, para evacuar el agua de lluvia excedente.
- Se implementará un sistema de captación, almacenamiento, tratamiento (sedimentación) y control de flujo de salida de las aguas de escorrentía, antes de la descarga a los cuerpos de agua natural.
- Se coordinará con Defensa Civil Concordia y la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande Delegación Argentina para la implementación del sistema de alerta temprana de inundaciones.

Control operacional:

- El personal recibirá capacitación respecto al mantenimiento de canales y cunetas, así como en el procedimiento para actuar en caso de inundaciones.
- Se ubicará las zonas y lugares de mayor riesgo y vulnerabilidad así como áreas críticas, tanto áreas internas como externas.
- Se instalará señalización preventiva de lugares y zonas estratégicas,
- Se desarrollará un plan general de simulacros y evacuaciones en caso de accidentes, desastres, etc.
- Se realizará la verificación del estado de las cunetas diariamente en época de lluvias.
- Se realizará la limpieza y mantenimiento preventivo de las cunetas de manera periódica.
- Se realizará el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema de captación, almacenamiento, tratamiento (sedimentación) y control de flujo de salida, antes de la descarga a los cuerpos de agua natural.

Procedimiento de Respuesta

- Dar aviso mediante alarma y detener las operaciones en el Aeródromo.
- El personal deberá abandonar los ambientes en peligro inmediatamente, apenas suenan las alarmas.
- Evacuar al personal hacia la zona segura, hasta que pase el evento.
- Verificar que el agua esté fluyendo a través de las cunetas adecuadamente para evitar estancamientos.
- En caso se encuentre alguna obstrucción en las cunetas, reparar inmediatamente para que el agua siga fluyendo.

Normalización de Operaciones

- Después del evento, se inspeccionará el sitio para evaluar la necesidad de ejecución de acciones de reparación, cambio de equipos, etc., así como la necesidad de realizar limpieza de los canales y/o planta de tratamiento.
- De requerirse acciones de reparación se paralizará las actividades normales en dicha zona hasta el término de las acciones de reparación, después de lo cual se notificará para su operación normal.

Capacitación y Seguimiento

- El personal será capacitado periódicamente, en cuanto a técnicas, procedimientos de respuesta, etc.
- El equipo efectuará simulacros periódicos.

7.7.3 Mitigación del Riesgo Geológico y del Riesgo Sísmico

7.7.3.1 Incorporación del riesgo geológico al diseño de obras civiles

La zona de proyecto se encuentra comprendida en un área categorizada por el INPRES como zona 0, que representa un riesgo sísmico muy reducido, reflejando una aceleración máxima del suelo de 0,04 g., De este modo, en cuanto a la mitigación del riesgo geológico y sísmico, los proyectos y obras estructurales planificados se deben realizar dando cumplimiento a la normativa que regula la construcción a nivel provincial, empleando estándares y medidas de seguridad adecuados a la condición de la zona⁹.

7.7.4 Sistema de Prevención y Respuesta de Riesgos y Amenazas Naturales

Se deberá identificar y analizar las medidas estructurales y no estructurales para la reducción del riesgo, entre las que se incluye la siguiente información:

- Marco Normativo e Institucional
 - Nacional
 - Provincial
- Reglamentación específica de la Dirección de Obras Públicas
- Sistema de Alerta Temprana
- Mecanismos de Respuesta a Desastres con relación al proyecto

7.8 Plan de Gestión de la Biodiversidad

7.8.1 Flora y Vegetación

Etapas de Construcción

⁹ Ver normativa en:

<http://contenidos.inpres.gob.ar/acelerografos/Reglamentos#Zonificaci%C3%B3n%20S%C3%ADsmica>
(Revisado: 08.08.2018)

Los impactos sobre la flora y vegetación durante la etapa de construcción estarán principalmente localizados en el sector norte de la ampliación de la pista.

Las recomendaciones para la protección y conservación de la flora y vegetación, especialmente en el sector norte de la ampliación del aeropuerto, incluyen:

- No quemar los residuos del desmonte.
- La eliminación de la vegetación arbórea y arbustiva deberá hacerse con cuidado de evitar el rebrote de las especies exóticas invasoras, como la Acacia negra, a través de la remoción de frutos, semillas y renovales.
- La detección y recolección de plántulas (reclutas) de ñandubay u otras especies nativas de interés, previo a la limpieza del terreno en el sector norte del aeropuerto, para su posterior disposición en un vivero de especies nativas y/o plantación en zonas degradadas de la Reserva Natural municipal o en otros sitios del Corredor Biológico del Ayuí.
- No utilizar especies exóticas para reforestación o revegetación relacionada con el proyecto.
- Controlar el rebrote o dispersión de especies exóticas invasivas, como la Acacia Negra
- Realizar una capacitación al personal de las obras en donde se instruya respecto de las recomendaciones relacionadas con la protección de la flora del área del proyecto.

Etapas de Operación

Durante la Etapa de Operación y Mantenimiento del aeropuerto no están previstos impactos en la flora y vegetación debido a que dicho sector se encuentra bajo manejo de corte y controles actuales.

7.8.2 Fauna

Etapas de Construcción

Durante esta Etapa de Construcción se realizará la remoción de vegetación que podría ocasionar la pérdida de hábitat para algunas especies. Las recomendaciones para el impacto de la pérdida de hábitat ya están incluidas en la sección de Flora y Vegetación.

Durante la Etapa de Construcción los impactos directos sobre la fauna silvestre estarán principalmente localizados en el sector norte de la ampliación de la pista y corresponden principalmente a las molestias o ahuyentamiento de fauna.

Las recomendaciones para la protección y conservación de la fauna durante la etapa de construcción incluyen:

- No capturar individuos de animales silvestres, ni producir el daño a sus estructuras de reproducción y refugio (nidos, madrigueras) que estuvieran activos.
- Prohibición de intervención sobre fauna por partes de los trabajadores (prohibido cazar, pescar o capturar animales).
- Colocar carteles de “prohibido cazar” en la zona de obras al norte del aeropuerto lindero a la Reserva Natural Municipal.
- Cumplir controles de la velocidad para evitar atropellamiento de animales silvestres por movimientos vehículos y maquinaria de las obras.

- Realizar una capacitación al personal de las obras en donde se instruya respecto de las recomendaciones relacionadas con la protección de la fauna del área del proyecto.
- Fomentar la regeneración de vegetación leñosa nativa en el área de la Reserva Natural contigua al aeropuerto en el sector norte para mitigar el impacto de la remoción y aumentar la conectividad de hábitats para fauna.

Etapas de Operación

Durante la etapa de operación y mantenimiento del aeropuerto están previstos impactos potenciales en la fauna silvestre principalmente relacionados al aumento de riesgo de colisión con vehículos y aeronaves.

Las recomendaciones para la protección y conservación de la fauna, y la disminución de riesgo de colisiones, durante la etapa de operación incluyen:

- Evitar el ingreso o la atracción de las aves y otros animales a los sectores de mayor riesgo para la operación de aeronaves (pistas y paños verdes) mediante:
 - instalación de dispersadores de aves.
 - el control periódico y el mantenimiento del tejido con murete perimetral, y sellado de los espacios entre los portones para evitar la entrada de perros, liebres y zorros.
 - el corte de vegetación.
 - la eliminación de semillas alrededor de las balizas para impedir el asentamiento de aves granívoras como palomas y passeriformes gregarios (tordos, mistos, etc.).
 - la eliminación de nidos de especies consideradas plagas y que representan, en el área, un mayor riesgo para la aviación (palomas y cotorras).
 - el control o la eliminación de espejos de agua transitorios que ocurren luego de lluvias que pueden atraer aves acuáticas o migratorias.
 - la remoción de todo material orgánico en zona operativa, tales como residuos, animales muertos o restos de comida, ya que atraen a las aves, mamíferos e insectos.
- Evitar cultivos de cereales u oleaginosas en el interior y en el entorno próximo del aeropuerto ya que pueden atraer palomas que tienen suficiente disponibilidad de hábitats para su reproducción en el predio del aeropuerto (arboledas exóticas y nativas), lo cual aumentaría su población rápidamente.
- Evitar forestaciones con especies exóticas como pinos y eucaliptos en el interior y en el entorno próximo del aeropuerto, ya que estas favorecen la atracción al sitio de algunas especies silvestres de hábitos gregarios como aves rapaces (chimangos, caracoleros) o acuáticas (garzas, cuervillos) para utilizar como dormideros.
- Realizar registros periódicos de observaciones de la fauna del aeropuerto especialmente apariciones o permanencia de aves en las pistas, bandadas en paños verdes, nidos, etc., así como registrar eventual mortandad de animales. Estos registros deben estar disponibles para las evaluaciones periódicas del Plan de Monitoreo y Gestión Adaptativa.

En el caso de presentarse situaciones de presencia continua de aves y otros animales tales como zorros, que ponen en riesgo la operación de aeronaves o vehículos se recomienda la aplicación, según la legislación vigente, aplicadas a través de profesionales especializados, y bajo la autorización y fiscalización de las autoridades correspondientes de las siguientes medidas activas de control:

- Ahuyentar a los animales mediante uso de vehículos de control.
- Ahuyentar a los animales mediante prácticas de cetrería que resultan efectivas en el caso de aves utilizando halcones o gavilanes. También se pueden ahuyentar con el uso de canes adiestrados.
- Emisión de ruidos mediante altavoces, bocina, alarma, o disparo sistemático de pirotecnia.
- Utilización de trampas de captura viva para aves rapaces (tipo “Balchatri”) o para mamíferos (tipo “Tomahawk”) que requieran la remoción.
- Utilización de rifle con dardos anestésicos, captura y relocalización en los casos particulares de individuos persistentes. Por ejemplo, en caso de presencia de zorros en zonas de rodaje se recomienda esta técnica para la captura de los individuos y su traslado a alguna de las áreas protegidas de la zona.
- Utilización de rifle sanitario en los casos particulares de problemas con especies consideradas plaga.

7.8.3 Hábitats Naturales y Hábitats Naturales Críticos

Etapa de Construcción

Durante la etapa de construcción se realizará la remoción de vegetación y se molestará a la fauna principalmente en el sector norte del aeropuerto. Esto podría ocasionar la degradación o pérdida de hábitat en una zona que fue identificada como hábitat natural crítico ya que forma parte del Proyecto del Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande. Debido a que se trata de un ambiente que está bien representado en el entorno del aeropuerto y debido a que no hay registros actuales de especies endémicas o amenazadas en el sitio de construcción no se esperan impactos significativos. Sin embargo, se deben seguir las recomendaciones para mitigar posibles impactos que están incluidos en el Plan de Gestión de la Biodiversidad en la sección de Flora y vegetación, y de Fauna. Durante esta etapa también se recomienda comenzar la implementación del Plan de Monitoreo y Gestión Adaptativa para Hábitats Naturales Críticos.

Etapa de Operación

Durante la etapa de operación y mantenimiento no se prevén impactos significativos en hábitats naturales críticos identificados como el Proyecto del Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande y el espacio aéreo internacional donde las aeronaves realizarán las maniobras de aterrizaje y despegue. Sin embargo, se deben seguir las recomendaciones para mitigar posibles impactos sobre la biodiversidad que fueron incluidos en el Plan de Gestión de la Biodiversidad en la sección de Flora y vegetación, y de Fauna. Durante esta etapa también se recomienda continuar la implementación del Plan de Monitoreo y Gestión Adaptativa para Hábitats Naturales Críticos.

7.8.4 Compensación de Impactos a la Biodiversidad

Los principales impactos a la biodiversidad (flora, fauna, y hábitats naturales críticos) ocurrirán dentro de la reserva natural municipal que aún no está implementada pero que pertenece al proyecto de Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande (en el sector norte de la ampliación del aeropuerto). Debido a que estos impactos no pueden compensarse eficazmente dentro del predio del aeropuerto, se recomienda compensar dichos impactos con alguna de estas acciones:

- Creación de un vivero de especies nativas para contribuir a la reforestación en reservas y áreas del Corredor Biológico del Ayuí.
- Control de la expansión de la acacia negra en reservas y áreas en el Corredor Biológico del Ayuí.
- Financiamiento a organizaciones locales para el desarrollo de programas de estudios y conservación de biodiversidad en las reservas y áreas en el Corredor Biológico del Ayuí.
- Implementación de la Reserva Natural Municipal, para lo cual se sugieren los siguientes pasos formales e institucionales:
 - Colocar carteles indicando la presencia de la reserva natural, tanto en las áreas de acceso habitual de los visitantes como en la ruta R015. Los letreros deberían también podrían indicar las prohibiciones de caza, pesca, acampe, etc.
 - Creación de un comité asesor de la reserva. En ciertas áreas protegidas de propiedad de municipios o provincias se establecen asesores *ad honorem* que representan a diferentes instituciones o personas con interés en la conservación local.
 - Designación de un agente de conservación. La reserva deberá contar con un "Agente de Conservación" o guarda parque para llevar a cabo las tareas de manejo y control del área protegida.
 - Elaboración de un Plan de manejo. Es importante establecer en el futuro un plan de manejo de la reserva que incluya entre otras cosas la descripción detallada de las necesidades de manejo y control del área. El plan de manejo es un documento, tal como un "manual", donde se establece la importancia del sitio, los objetivos asignados y cuál será la estrategia a seguir para lograrlos.

Para la realización de algunas de estas actividades y para la conformación del mencionado comité asesor para la reserva natural se recomienda solicitar apoyo a los grupos locales que tienen experiencia en la temática ambiental que fueron identificados en la línea de base:

- Fundación Hábitat y Desarrollo. Tiene un fuerte vínculo con las otras organizaciones ambientales locales, y tiene experiencia en proyectos de conservación de áreas protegidas en varias provincias.
- El grupo CEYDAS que participa activamente de relevamientos y proyectos de conservación de especies en peligro de la región, cuentan con amplia experiencia de campo.
- La CTM Salto Grande tienen profesionales con experiencia en estos temas.
- La filial local de los Clubes de Observadores de Aves (COA de Aves Argentinas) tienen profesionales con experiencia en estos temas.
- El INTA, predio El Alambrado, tienen profesionales con experiencia en estos temas especialmente los referidos a manejo de la flora y la vegetación.

7.9 Plan de Monitoreo y Gestión Adaptativa para Hábitats Naturales Críticos

Si bien no se prevén impactos significativos en hábitats naturales críticos identificados como el Proyecto del Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande y el espacio aéreo internacional donde las aeronaves realizarán las maniobras de aterrizaje y despegue, es necesario elaborar y ejecutar un plan de monitoreo para documentar futuros cambios ambientales o nuevos impactos que

podrían ocurrir durante la operación del aeropuerto, el aumento de la actividad turística o el aumento de la población residente de la zona. Debido a esto, este plan de monitoreo debe ser naturaleza adaptativo es decir, que la supervisión de los resultados del plan de monitoreo permita la gestión adaptativa del PGAS para mitigar o compensar nuevos impactos que no hayan sido detectados en la ESA. Asimismo, la información generada durante los primeros monitoreos permitirá obtener nuevos conocimientos sobre la biodiversidad local, disminuyendo así el vacío de información actual. Esto puede ser considerado al comienzo del proyecto de obra como una “ampliación de la línea de base” actual, y a futuro, como una actualización de la misma.

Para la elaboración y realización del Plan de Monitoreo se recomiendan la realización de relevamientos periódicos de biodiversidad utilizando a las aves como indicadores para evaluar la evolución de las poblaciones silvestres y detectar cambios que requieran medidas adicionales de compensación. Las siguientes variables de respuesta y sus consideraciones:

- *Conteos de aves.* Se recomienda realizar conteos de puntos en cada estación (verano, otoño, invierno y primavera) para determinar cuáles son las especies presentes y regulares en la zona a lo largo de un ciclo anual, y cuantificar su abundancia para detectar variaciones estacionales e interanuales, por ejemplo de aves migratorias o de congregaciones de aves reproductoras. Esta información también permitirá analizar variaciones en las estructuras de gremios de alimentación de las diferentes comunidades de aves. Estos conteos pueden ser realizados de manera ambientalmente estratificada según las categorías que se utilizaron en el informe anexo sobre aves y vegetación (aeropuerto, entorno, y arroyo Ayuí Grande).
- *Inventarios o listados completos de avifauna.* Debido a que la observación de aves en puntos de conteo fijo impide la detección de todas las especies presentes en una zona, se recomienda además de los puntos de conteos registrar las observaciones de todas las especies detectadas durante las recorridas entre puntos para aumentar posibles nuevos registros de especies para el área.
- *Especies nidificantes y migratorias.* Durante la época de reproducción (primavera y verano) se debe registrar la presencia de estructuras o comportamientos reproductivos en las aves para detectar posibles zonas de nidificación tanto en el predio del aeropuerto como en su entorno que no hayan sido detectados durante la elaboración de la presenta línea de base. Durante el fin del verano y el otoño se debe registrar la presencia de individuos inmaduros de aves grandes (>50 g) como aves rapaces que se hayan reproducido en la zona, ya que estos individuos resultan más peligrosos para colisiones que las aves adultas que ya habituadas a los movimientos de vehículos y aeronaves. Durante todas las estaciones se debe registrar la presencia de congregaciones de aves migratorias.
- *Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande.* Debido a que este ha sido caracterizado como un hábitat natural crítico en la zona de influencia del proyecto y es un sitio de potencial importancia para aves de interés para la conservación, se debe analizar la información de conteos de puntos y de inventario realizados en dicho sector en un contexto interanual que permita la detección de variaciones en la abundancia y composición de especies que pudieran haber sido afectadas por el proyecto. Por ejemplo, si se realizan actividades de remoción de acacia negra, o se implementa la reserva municipal, se podrían detectar cambios en la composición y abundancia de la avifauna que reflejarían un mejor estado de conservación (aumento de especies de bosques nativos, disminución de especies indicadoras de disturbios). Asimismo, podrían detectarse impactos negativos difíciles de determinar a corto plazo como por ejemplo,

la desaparición de algunas especies o la falta de registros de reproducción de que podrían indicar algún impacto de las operaciones o el cambio ambiental del entorno.

- *Vegetación.* En el caso de implementar acciones de remoción de vegetación exótica o de restauración con vegetación nativa tales como las recomendadas en la sección Plan de Gestión de la Biodiversidad se sugiere el establecimiento de parcelas de monitoreo de vegetación en el sector del Corredor Biológico del Arroyo Ayuí Grande.
- *Aves en el predio del aeropuerto.* Tal como se indicó en el Plan de Gestión de la Biodiversidad se deben realizar registros periódicos de observaciones de la fauna del aeropuerto, para evaluar la evolución de las poblaciones detectar cambios que requieran medidas adicionales de manejo.
- *Mortandad asociada a colisiones.* Tal como se indicó en Plan de Gestión de la Biodiversidad se deben realizar registros de eventual mortandad de animales, para detectar comportamientos noveles o presencia de nuevas especies que requieran medidas adicionales de manejo.
- *Uso de la tierra.* Los cambios en el uso de la tierra en el entorno del aeropuerto pueden producir cambios en la avifauna presente. Debido a que el entorno del aeropuerto las propiedades son mayormente privadas es plausible que ocurran cambios en la cobertura como nuevas plantaciones de árboles exóticos, cultivos anuales, zonas de acopio de granos, etc. y que podrían ser atractores de aves que en este momento no están presentes. El informe anual de monitoreo debe estar acompañado de un análisis del cambio del uso de la tierra en el área de influencia del aeropuerto que permita hacer inferencias ante el cambio de la avifauna.
- *Evaluación y comunicación de los resultados del Plan de Monitoreo.* El objetivo principal de un programa de monitoreo debe ser la identificación proactiva de impactos adversos para poder tomar las medidas de gestión necesarias para contrarrestar los mismos (gestión adaptativa). Un segundo objetivo es la evaluación de la eficacia de las mitigaciones y compensaciones implementadas a través del PGAS para identificar oportunidades de mejora. Se debe implementar un proceso de evaluación periódica de los resultados de monitoreo y la efectividad de su PGAS. Los resultados y recomendaciones de la evaluación deben ser comunicados con todos los actores sociales interesados.

7.10 Plan de Participación y Comunicación Social

Objetivo General:

Establecer los lineamientos y procedimientos relativos a la participación de la comunidad y comunicación con la misma durante toda la ejecución del proyecto.

Este Plan actúa como garantía de que, frente a cualquier inquietud por parte de la comunidad local, se propicie el diálogo y se responda con información fidedigna, documentando dicho proceso y respetando las costumbres y creencias de la comunidad.

Medidas:

- Procedimiento de Aviso de Obra y Señalización preventiva.
- Mecanismo de Gestión de Quejas y Reclamos.

7.10.1 Procedimiento de Aviso de Obra y Señalización Preventiva

Previo al inicio de la obra, la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) organizará “Talleres de Inicio de Obra” con beneficiarios del proyecto, instituciones de interés social locales y cualquier otro interesado, en el que se presentará: a) el proyecto; b) la empresa constructora que llevará adelante las obras de infraestructura; c) el PGAS; y el Plan de Participación y Comunicación Social.

En dichos talleres se deberá comunicar toda la información pertinente, como la fecha de inicio de los trabajos, horarios, el tipo de tareas a realizar y los lugares que serán afectados, y las medidas de seguridad a tener en cuenta.

Se estimulará el intercambio sobre todos estos aspectos, apuntando a la toma de decisiones conjunta. De ser necesario, se generarán convenios con quien lo requiera.

La empresa contratista, una vez iniciadas las obras deberá colocar al ingreso al aeródromo, varios carteles donde se indique claramente el nombre de la empresa, la actividad que se está desarrollando y el número de teléfono gratuito, la dirección postal y la dirección electrónica donde los interesados puedan comunicarse para realizar consultas o gestionar quejas y reclamos.

De manera complementaria, la UEP por medio del Responsable Ambiental y Social en conjunto con la empresa contratista, fortalecerá el Procedimiento de Aviso de Obra con folletería, carteles y comunicación a través de medios masivos informando sobre las características y alcances del proyecto.

Asimismo, estos dos responsables trabajarán en comunicar a la población en tiempo y forma sobre la implementación de caminos alternativos y/o cortes temporales de los mismos, en caso de que debiera ocurrir. Además, deberán brindar información pertinente respecto de los horarios de circulación y funcionamiento de maquinarias y equipos.

Responsables:

- Talleres de inicio de obra: Responsables Ambiental y Social (UEP) y empresa contratista.
- Cartelería del proyecto: Empresa contratista (supervisado por la UEP a través del Responsable Social).
- Fortalecimiento del Procedimiento: Responsable Social (UEP) y empresa contratista.

7.10.2 Mecanismo de Gestión de Inquietudes, Quejas y Reclamos

El Mecanismo de Gestión de Inquietudes, Quejas y Reclamos tiene como objeto facilitar la interacción entre los responsables de la ejecución del proyecto y la comunidad, recepcionando todo tipo de inquietudes, quejas y reclamos, apuntando a resolver situaciones potencialmente conflictivas mediante el diálogo y la negociación.

Este Mecanismo funcionará desde el inicio hasta el final de la obra, siendo la UEP a través del Responsable Ambiental y Social, encargado de su implementación.

El Mecanismo deberá implementarse de modo tal que resulte accesible a todos los miembros de la comunidad, especialmente a los grupos considerados vulnerables (ancianos, mujeres, etc.), y

brinde resultados justos, equitativos y duraderos, en un plazo de tiempo razonable después de iniciado el reclamo. Asimismo, deberá informarse efectivamente para que sea conocido por todas las partes interesadas, explicando su existencia y funcionamiento en todas las actividades de participación y comunicación que se realicen en el marco del proyecto.

A continuación se describen los pasos a contemplar para el registro y resolución de las quejas y los reclamos que efectúe los interesados:

- Recepción y registro

La UEP deberá poner a disposición de la comunidad un número telefónico, una dirección postal y una dirección electrónica a través de los cuales todos los interesados puedan comunicarse para realizar consultas o gestionar reclamos, siempre que lo requieran.

Toda inquietud, reclamo o queja que ingrese por cualquiera de dichos medios deberá ser registrada bajo un número único y archivada en una carpeta especial. Asimismo, deberá informarse al interesado, la recepción del reclamo, el número asignado, el tiempo estimado de respuesta y el medio por el cual se le comunicará.

- Evaluación

El Responsable Ambiental y Social (UEP) evaluará la pertinencia de la inquietud, queja o reclamo, o bien si debe ser rechazada/o.

En el primer caso, se deberá evaluar y documentar el impacto del hecho que genere la queja o el reclamo, y atender la demanda en un lapso razonable de tiempo.

En el segundo caso, se deberá informar al reclamante el rechazo de la queja y los motivos del mismo, brindándole información pertinente, relevante y entendible de acuerdo a sus características socioculturales. El reclamante deberá dejar una constancia de haber sido informado, la cual se archivará junto con la queja.

- Respuesta

En caso de que la inquietud se trate de una duda o consulta de información con respecto a cualquier actividad del proyecto, la UEP deberá brindar información pertinente, relevante y entendible de acuerdo a las características socioculturales de quien consulta. Este último deberá dejar una constancia de haber sido informado y satisfecho con la respuesta, la cual se archivará junto con la inquietud.

En caso de una queja o reclamo en relación a cualquier actividad del proyecto que haya sido considerada como apropiada, la UEP deberá brindar una solución al motivo que dio origen a la inquietud en un lapso razonable de tiempo. La solución puede ser propuesta por la UEP, por el reclamante, por una negociación conjunta o, si es pertinente, por un tercero (técnico específico). Implementada la solución, el reclamante deberá dejar una constancia de conformidad y cierre del reclamo, la cual se archivará junto con la queja.

- Monitoreo

En toda inquietud de queja que fuera cerrada con conformidad por parte del reclamante, el Responsable Ambiental y Social (UEP) deberá realizar un monitoreo sistemático durante un lapso razonable de tiempo a fin de comprobar que los motivos de la queja o reclamo fueron efectivamente solucionados.

- Solución de conflictos

En caso de que no hubiera acuerdo entre la UEP y el reclamante, sea por una inquietud rechazada o por no llegar a un acuerdo en la solución a implementar, la UEP deberá arbitrar los medios y el esfuerzo para alcanzar un acuerdo conjunto entre las partes; lo cual puede incluir la participación de terceros (técnicos u otros organismos estatales), la conformación de mesas de diálogo, mediaciones o conciliaciones, entre otros.

Adicionalmente, y para el caso en el que el conflicto no pueda manejarse en el ámbito de la UEP, se deberá tener en cuenta que en la Argentina, el sistema vigente comprende reclamos ante la Administración Pública y ante los Tribunales de Justicia.

- Comunicación del funcionamiento y los resultados del Mecanismo al BID

El Responsable Social (UEP) confeccionará un informe bimestral conteniendo el detalle del funcionamiento y los resultados obtenidos en la implementación del Mecanismo de Gestión de Inquietudes, Quejas y Reclamos, el cual será remitido al BID.

Responsable: Responsable Social (UEP).

7.11 Plan de Transversalización del Enfoque de Género

Objetivo General:

Promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer durante la ejecución del proyecto.

Medidas:

- Mecanismo para Promover la Participación de las Mujeres en las Consultas
- Mecanismo para Promover el Empleo de las Mujeres
- Mecanismo para Prevenir y Actuar frente al Acoso Sexual

7.11.1 Mecanismo para Promover la Participación de las Mujeres en las Consultas

Este mecanismo tiene por objeto promover la participación efectiva de las mujeres en las instancias de consulta del proyecto, de manera tal que se garantice su convocatoria y el registro de sus opiniones y percepciones respecto al mismo.

A continuación se describen los pasos a contemplar para lograr tal objetivo:

- Convocatoria

La convocatoria a las instancias de participación deberá llevarse a cabo en dos niveles:

- Comunal: La convocatoria deberá realizarse a través de diferentes medios de comunicación públicos, principalmente aquellos más utilizados por la comunidad. Asimismo, deberá ser reforzada en los lugares que constituyen espacios cotidianos y de socialización de las mujeres, como por ejemplo, las escuelas.
- Organizacional: La convocatoria deberá considerar las diferentes organizaciones presentes en la comunidad, poniendo énfasis en aquellas que nuclean a mujeres.
- Comunicación y difusión

En la estrategia de comunicación y difusión de las instancias de consulta se deberá incluir a las mujeres como parte importante del proceso de participación.

- Procesos participativos
 - Previo a las instancias de consulta, se deberá identificar a las organizaciones de mujeres o referentes de las mismas y efectuar reuniones informativas, donde se socialice la información del proyecto y se promueva su participación activa.
 - En las instancias de consulta, se deberán implementar herramientas y metodologías para incentivar y lograr que las mujeres manifiesten sus opiniones y percepciones sobre el proyecto; considerando siempre el contexto cultural y que no signifique presionar a las mujeres para la intervención.
 - Las instancias de consulta deberán realizarse en horarios y lugares que resulten accesibles a las mujeres de la comunidad, considerando para ello las actividades de las mismas. Asimismo, se deberá prever el cuidado de los niños a cargo de las mujeres asistentes a la instancia de consulta, en paralelo a su desarrollo.

Responsable: Responsable Social (UEP).

7.11.2 Mecanismo para Promover el Empleo de las Mujeres

Este mecanismo tiene por objeto promover el empleo de las mujeres en el proyecto, garantizando que se les brinde igualdad de oportunidades para acceder a los distintos puestos de trabajo e igualdad de condiciones en el desempeño de las tareas, que a los hombres.

A continuación se describen los pasos a contemplar para lograr tal objetivo:

- Convocatoria y selección del personal
 - Deberá utilizarse un lenguaje integrador en la comunicación de los nuevos puestos de trabajo y en el proceso de selección del personal, poniendo especial atención en evitar la discriminación directa o indirecta de las mujeres.
 - La convocatoria deberá realizarse a través de diferentes medios de comunicación públicos y se reforzará en los lugares que constituyen espacios cotidianos y de socialización de las mujeres como así también por medio de las organizaciones que las nuclean.
 - La convocatoria deberá incluir información sobre las funciones, competencias y responsabilidades asociadas al puesto de trabajo, como así también las condiciones de trabajo.
 - En caso de que a un puesto opten un hombre y una mujer con las mismas aptitudes y méritos, se deberá priorizar a la persona del sexo que está en clara minoría en ese puesto.

- Condiciones laborales y promoción
 - Los tipos de contrato y las remuneraciones asociadas a los diferentes puestos de trabajo, así como los niveles y categorías de los mismos, deberán ser definidos en función de las tareas y competencias asociadas, poniendo especial atención en evitar la discriminación directa o indirecta a las mujeres.
- Formación
 - Las instancias de formación y/o capacitación no deberán contener elementos discriminatorios por razón de sexo, tanto en la comunicación como en el contenido de las mismas.
 - Dichas instancias deberán llevarse a cabo en horario laboral, de manera tal que no interfieran con la vida personal de los empleados. En caso de que se realicen fuera del horario de trabajo, deberán desarrollarse en horarios y lugares que resulten accesibles a la mayoría de los empleados, particularmente a las mujeres que tengan a cargo a niños. Asimismo, en caso que las instancias de formación se realicen fuera del horario laboral, se deberá prever el cuidado de dichos niños durante el desarrollo de la capacitación.
 - Deberá realizarse una capacitación específica en materia de género e igualdad de oportunidades laborales para el personal empleado, con el propósito de formar y sensibilizar respecto al tema.

Responsable: Empresa Contratista (Etapas de Construcción) y la Administración del aeropuerto (Etapas de Operación)

Monitoreo: Responsable Social (UEP)

7.11.3 Mecanismo para Prevenir y Actuar frente al Acoso Sexual

Este mecanismo tiene por objeto la prevención del acoso sexual por parte de los empleados del proyecto como así también la actuación frente al mismo.

- Construcción

Medidas preventivas:

- La empresa contratista deberá incluir en el Plan de Capacitación del personal de obra, una instancia donde se aborde específicamente el tema de la relación con la comunidad de la zona de proyecto.
- Dicha capacitación deberá formar a los trabajadores en el comportamiento que deberán seguir a fin de evitar incurrir en actos que pudieran ser considerados irrespetuosos por parte de la población.
- Asimismo, deberá explicitar la tipificación de las conductas que se consideran acoso sexual, indicando expresamente su prohibición y las sanciones que conlleva su incumplimiento.
- Además, se darán a conocer los procedimientos de los que dispone la comunidad para denunciar los casos en que algún miembro de la misma se considere víctima de acoso sexual por parte de los empleados de obra, como asimismo aquellos de los que dispone el propio personal de obra en caso de que el acoso sexual se produjera entre ellos.

Medidas mitigadoras:

- La UEP pondrá a disposición de la comunidad el Mecanismo de Gestión de Inquietudes, Quejas y Reclamos para que los miembros de la comunidad que consideren haber sido víctimas de acoso sexual por parte del personal de obra (o testigos), puedan efectuar su reclamo.
- En caso de recibir una queja de este tipo, se priorizará su resolución.
- La empresa contratista diseñará un Protocolo para Actuar frente al Acoso Sexual para atender los casos en que un miembro de la comunidad o de la plantilla de personal de obra (o testigo), denunciara acoso sexual. El mismo deberá contener, como mínimo, el concepto y la tipificación de las conductas que se consideran acoso sexual, los procedimientos relativos a la denuncia de hecho, su investigación, su correcta y rápida resolución, y las sanciones correspondientes en caso de que se comprobara la ocurrencia del hecho.
- Este protocolo se activará en todos los casos en que se reciba una denuncia de acoso sexual.

- Operación

Medidas preventivas:

- La Administración del aeropuerto y de los Centros de Informes Turísticos deberán realizar campañas de sensibilización sobre la igualdad de género dirigida al personal, las cuales deberán contener actividades orientadas a la formación y el fortalecimiento de actitudes favorables a la igualdad de mujeres y hombres.
- En todas esas instancias se deberá abordar específicamente el tema del acoso sexual, explicitando las conductas que se consideran como tal, indicando expresamente su prohibición y las sanciones que conlleva su incumplimiento.
- Además, se darán a conocer los procedimientos de los que dispone el personal para efectuar la denuncia en caso de considerarse víctima de acoso sexual en el ámbito laboral.

Medidas mitigadoras:

- La Administración del aeropuerto y de los Centros de Información Turísticos diseñará un Protocolo para Actuar frente al Acoso Sexual para atender los casos en que un miembro de la comunidad o del personal (o testigo), denunciara acoso sexual. El mismo deberá contener, como mínimo, la posición de las instituciones frente al tema, el concepto y la tipificación de las conductas que se consideran acoso sexual, los recursos humanos, técnicos y materiales dispuestos para actuar en estos casos, los procedimientos para efectuar denuncias, investigarlas y resolverlas, y el régimen de sanciones.
- Este protocolo se activará en todos los casos en que se reciba una denuncia de acoso sexual.

Responsable: Empresa Contratista (Etapa de Construcción) y las Administraciones del aeropuerto y de los Centros de Informes (Etapa de Operación).

Monitoreo: Responsable Social (UEP)

7.12 Plan de Gestión del Tráfico

Objetivo General

Mitigar el impacto al tráfico peatonal y vehicular causado por el proyecto, tanto en la etapa de construcción como de operación, buscando la protección y seguridad de los usuarios de la red vial.

Medidas durante la Etapa de Construcción

- Tránsito peatonal
 - Delimitar y señalizar adecuadamente los sitios para la circulación de personas, utilizando cadenas, cintas de peligro, tambores, conos y carteles.
 - Evitar la permanencia de escombros y/o materiales de trabajo en sitios, calles y/o rutas de la zona de proyecto por donde circula la población. En caso que deba mantenerse, señalizar para evitar accidentes hasta su retiro.
 - Evitar el ingreso de personas no autorizadas al área de obra.
- Tránsito vehicular
 - Colocar señales preventivas, normalizadas según Vialidad Provincial y/o Nacional: cartelería de obra en construcción, precaución y desvío; dispositivos de canalización como vallas, conos y tambores; y dispositivos luminosos como mecheros, lámparas, balizas destellantes o giratorias.
 - Instalar en las zonas de trabajo, un esquema de control de tránsito, integrado por las siguientes áreas: Área adelantada de precaución, Área de transición, Área de prevención, Área de trabajo y Área final, según lineamientos de Vialidad Provincial y/o Nacional.
 - Aprovisionar al personal que realice tareas sobre puentes, avenidas y/o rutas de vestimenta adecuada, con elementos reflectantes en pecho y espalda.
 - Señalizar debidamente las movilizaciones que se utilicen en la ejecución de los trabajos sobre los puentes, avenidas y/o rutas, con balizas destellantes o giratorias de color ámbar.
 - Prohibir totalmente el estacionamiento de elementos, equipos o materiales durante las 24hs del día en zonas de calzada, banquetas o zona de camino, que pudiera significar peligro o riesgo de accidente para el tránsito vehicular.
 - Restablecer el tránsito inmediatamente finalizados los trabajos.
 - En caso de utilizar media calzada, mantener en condiciones el camino para su circulación evitando ondulaciones del terreno, charcos con agua o derrames de combustibles y delimitando las áreas autorizadas para la circulación de la población.
 - Garantizar la presencia de banderilleros para controlar la circulación de vehículos en sectores donde los trabajos requieran el uso de media calzada.
- Transporte de carga pesada para la obra
 - Establecer rutas y horarios de transporte que alteren lo menos posible la normal circulación por los puentes, calles, avenidas y rutas en el área de proyecto.
 - Señalizar las rutas establecidas con carteles que adviertan que aumenta el tránsito pesado del área principalmente en colindancias al ingreso y egreso del área operativa de la obra.
 - Respetar normativa de carga por ejes, a fin de evitar las pérdidas de material en el recorrido.

- Mantener los vehículos y maquinaria en buen estado técnico, a fin de evitar que se averíen durante la circulación por las vías establecidas.

Medidas durante la Etapa de Operación

- Señalizar adecuadamente los accesos al aeropuerto y a los Centros de Informes Turísticos.
- Delimitar el área de circulación y de estacionamiento para el transporte público y privado de pasajeros como así también el de carga.
- Contar con personal encargado del ordenamiento vehicular y del control de estacionamientos.

Responsable: Empresa Contratista (Etapa de Construcción) y Administración del Aeropuerto (Etapa de Operación).

Monitoreo: Responsable Social (UEP).

7.13 Plan de Preservación del Patrimonio Cultural Físico

Objetivo General:

Prevenir la afectación del patrimonio cultural físico (arqueológico y paleontológico) durante la etapa de construcción del proyecto.

Medidas Preventivas:

- Previo a la ejecución del proyecto, se deberá liberar el área de intervención por parte de personal idóneo, mediante informe/estudio de sensibilidad arqueológico y paleontológico. La profundidad del informe/estudio estará a criterio del personal a cargo del mismo y deberá estar correctamente justificada.
- En caso de que el informe/estudio identifique áreas con mayor sensibilidad, no realizar trabajos en las mismas hasta tanto contar con la presencia de un profesional idóneo para la inspección visual durante los movimientos de suelos.
- Capacitar al personal de obra en el procedimiento a seguir en caso de hallazgos de material arqueológico, así como acerca de las consecuencias de no cumplirse con lo solicitado.

Medidas Mitigadoras:

- Cualquier persona que por algún motivo descubra materiales arqueológicos y/o paleontológicos en forma casual, en la superficie, el seno del suelo, o en superficies acuosas durante la etapa de construcción, deberá dar aviso al Responsable Ambiental de la obra, quienes informarán del hallazgo a la autoridad provincial competente y lo entregará de inmediato al mismo.
- Ante un hallazgo se debe detener la acción de la maquinaria y proceder al rescate de los ítems distribuidos en el predio, y a su registro detallado por parte de personal idóneo.
- Se deberá solicitar apoyo a la autoridad provincial competente, a fin de reforzar personal para efectuar los rescates correspondientes.
- Durante estas acciones se deberá señalizar el sitio, restringir el acceso y colocar vigilancia hasta que las autoridades se hagan cargo y liberen la zona para la continuidad de las obras.

- Todo el material rescatado deberá ser entregado inmediatamente a la autoridad provincial para su guarda, previo inventario y puesto en valor de los hallazgos.

Responsable: Empresa contratista.

Monitoreo: Responsable Ambiental (UEP)

7.14 Plan de Salud y Seguridad Ocupacional

7.14.1 Planes de Capacitación de Salud y Seguridad

El titular del proyecto debe desarrollar un Programa de Capacitación integral en forma diaria, semanal y anual, dando énfasis a la capacitación técnica y la seguridad, con un enfoque sobre el desarrollo de las habilidades, destrezas y el comportamiento. Estos programas se desarrollarán teniendo en cuenta las siguientes disposiciones:

- Los trabajadores nuevos recibirán capacitaciones de inducción u orientación general no menor de 8 horas.
- La capacitación adecuada para el trabajo/ área consistirá en el aprendizaje teórico – práctico de cómo hacer que un trabajador realice su labor en forma correcta, rápida, a conciencia, y segura.

El Programa de Capacitación está diseñado para todos los operadores, trabajadores y jefes de áreas. El programa abarca los temas de seguridad, medio ambiente y comunidades los cuales serán tocados en charlas diarias y capacitaciones. Los temas que deberán estar incluidos en el programa son:

- Salud Ocupacional: Acorde al análisis de riesgos en Salud Ocupacional en base a las actividades que desarrollan los colaboradores, con la finalidad de formar en el personal una actitud proactiva en la prevención enfermedades ocupacionales.
- Primeros Auxilios
- Reanimación Cardiopulmonar (teórico-práctico).
- Ergonomía: Lineamientos generales y recomendaciones.
- Política de Seguridad y Salud Ocupacional, Ambiental
- Aspectos ambientales
- Monitoreo Ambiental
- Actos inseguros: peligros y riesgo.
- Reporte de accidentes e incidentes.
- Manejo de Residuos

La capacitación permanente del personal en temas de medio ambiente, seguridad y salud ocupacional, y respuestas ante emergencias es un elemento esencial para el cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental. Los lineamientos serán la base para el desarrollo e implementación de los programas de capacitación específicos en función de la cantidad de personal, nivel de capacitación y requerimientos de cada puesto de trabajo.

Entrenamiento para brigadistas aeroportuarios

Durante una emergencia o más específicamente en un accidente aéreo, se presentan muchas dificultades, situaciones y circunstancias previstas e imprevistas, que demandan esfuerzo y conocimiento del personal, pero la prioridad la tienen las vidas humanas, que se encuentran en peligro y que necesitan ayuda, es por eso que previendo un suceso de gran magnitud, se entrenará personal voluntario que en determinado momento pueda colaborar en la inmovilización y traslado de heridos.

El personal de brigadistas aeroportuarios recibirá un entrenamiento en labores de primeros auxilios y lucha contra incendios, realizando prácticas con equipos con que cuenta la estación de rescate. La capacitación estará dirigida a toda la comunidad aeroportuaria, que no necesariamente cuente con conocimientos previos relacionados al tema, se dictará a grupos de un máximo de 20 participantes.

Plan de emergencia y traslado de heridos

Los temas relacionados en este serán:

- Plan de Emergencia
- Lesiones
- Traslado de Pacientes Poli traumatizados
- Estación práctica de Inmovilización y Traslado de Pacientes

Lucha contra incendios

La finalidad de esta capacitación es brindar conocimientos básicos en la lucha contra incendio, manejo y uso de extintores. Los temas relacionados son:

- Presentación
- Comportamiento del Fuego
- Métodos de Extinción
- Agentes Extintores
- Evaluación Teórica
- Estación Práctica

Reanimación cardiopulmonar (RCP)

La finalidad de esta capacitación es brindar conocimientos básicos en Soporte Básico de Vida y Desfibrilación Temprana. Los temas relacionados son:

- Presentación
- Muerte Súbita
- Reanimación Cardiopulmonar
- Desfibrilación Externa Automática (DEA)
- Estación practica de RCP y Uso de DEA
- Evaluación Teórica

Ejercicios de toma de tiempos de respuesta

Estos ejercicios tienen como objetivo ejecutar los controles del tiempo de respuesta para el personal de la estación SEI. Asimismo, éstas prácticas permiten optimizar la respuesta del personal que labora en la estación de SEI, para el cumplimiento de su objetivo estableciendo los registros de la ejecución de los mismos.

Simulacros

Dentro de las actividades del comité de emergencia, el responsable de seguridad aeroportuaria será responsable de aprobar la “Programación de Simulacros”, referentes a la respuesta a emergencias de impacto ambiental, con el fin de comprobar la efectividad de los procedimientos de respuesta.

Entrenamiento para el personal de rescate

El personal de rescate deberá estar entrenado en los siguientes temas:

- Familiarización con el aeródromo
- Familiarización con aeronaves y sistemas
- Sistemas de Comunicaciones de emergencia
- Equipos y herramientas
- Agentes extintores y química de la combustión
- Asistencia para la evacuación de emergencia en aeronaves
- Vestimenta y equipos de protección respiratorio
- Adaptación y utilización de los equipos estructurales para el salvamento y extinción de incendios, en aeronaves
- Operaciones de extinción de incendios en aeronaves
- Plan de Emergencia del Aeródromo
- Practica con fuego real
- Soporte básico de vida y RCP
- Regulaciones aeronáuticas

Todo el personal de Rescate participa en la realización de prácticas supervisadas relacionadas con las tareas a cumplir durante una emergencia, las cuales están a cargo del supervisor de equipo:

- Aeronaves (Reconocimiento y ataque)
- Inmovilización y transporte de heridos.
- Operación de desfibriladores
- Control de fugas y derrames de materiales peligrosos
- Rescate vertical
- Técnicas en el uso de mangueras contra-incendio
- Técnicas en el uso de escalas
- Rescate vehicular
- Práctica de Búsqueda y Rescate en Estructuras Colapsadas
- Búsqueda y rescate

7.14.2 Control de Riesgos Laborales

El presente subprograma contiene lineamientos para lograr que durante la ejecución de las actividades no se presenten problemas de seguridad que pongan en riesgo a los trabajadores. Tiene la finalidad de establecer la metodología para la identificación de peligros, evaluación de los riesgos ocupacionales y determinación de las medidas de control para las actividades que presenten riesgos significativos, con la finalidad de reducir dichos riesgos a niveles que sean tolerables para la organización.

La identificación de peligros, evaluación y control de riesgos será actualizado una vez al año como mínimo o cuando cambien las condiciones de trabajo o se hayan evidenciado algún daño a la salud o seguridad del trabajador. Para identificar la mayor cantidad de peligros en sus actividades, los responsables de cada área considerarán los peligros resultantes de:

- El diseño de las áreas de trabajo, los procesos, las instalaciones, la maquinaria / equipamiento, los procedimientos operativos y la organización de trabajo, incluyendo su adaptación a las capacidades humanas.
- Las actividades rutinarias, no rutinarias y de emergencia.
- El comportamiento y las capacidades humanas, así como otros factores humanos.
- Los peligros identificados que se originan fuera del lugar de trabajo y que se encuentren desempeñando funciones bajo el control de la organización, capaz de afectar la salud y seguridad de las personas.
- La infraestructura, equipos y materiales en el lugar del trabajo, ya sean provistos por la organización o por otros.
- Los cambios o propuestas de cambio en la organización, sus actividades o materiales.
- Las modificaciones al sistema de gestión, incluyendo cambios temporales.
- Cualquier obligación legal aplicable relacionada a la evaluación de los riesgos y la implementación de los controles necesarios.

Adicionalmente, en la evaluación de riesgos se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Los factores de riesgo que puedan incidir en las funciones de procreación de los trabajadores.
- El enfoque de género y protección de las trabajadoras.

Luego de ser evaluados los riesgos de cada actividad, el equipo de trabajo sugerirá las medidas de control para aquellos peligros que alcanzaron el nivel de riesgo "Alto". Para el control de riesgos, se deberá proponer los controles teniendo en cuenta la siguiente jerarquía:

- Eliminación del Peligro: Modificar el diseño para eliminar el peligro; por ejemplo, introducir dispositivos de elevación mecánica para eliminar el peligro de la carga manual, etc.
- Sustitución del Peligro: Sustituir por un material menos peligroso o reducir la energía del sistema; por ejemplo, reducir la fuerza, amperaje, presión, temperatura, etc.
- Controles de ingeniería: Uso de nuevas tecnologías; por ejemplo, cabinas de bioseguridad para el manejo de correos sospechosos por contaminación, instalar sistemas de ventilación, protecciones de máquinas, engranajes, cabinas de insonorización, etc.
- Señalización / advertencias y/o controles administrativos: Su efectividad depende de las decisiones humanas; por ejemplo, procedimientos de seguridad, inspección de equipos, señales de seguridad, marcado de área peligrosa, señales fotoluminosas, marcas para

caminos peatonales, sirenas/luces de alarma, alarmas, controles de acceso, sistemas seguros de trabajo, permisos de trabajo y etiquetado, etc.

- Equipos de protección personal: Como última medida de control se entregará EPP a los trabajadores; por ejemplo, gafas de seguridad, protectores auditivos, pantallas faciales, arneses y eslingas de seguridad, respiradores y guantes, etc.
- Implementar monitoreo de ruido para garantizar que se cumpla con el nivel de ruido permitido en el ámbito laboral.

7.14.3 Inspecciones Internas

La inspección es una de las herramientas principales que ayuda a identificar los actos y/o condiciones sub estándares en las áreas de trabajo, con el objetivo de corregir y mejorar las condiciones de trabajo; para ello se cuenta con diferentes tipos de inspecciones:

- Planificadas: Aquellas que se realizan a través de cronogramas de trabajo.
- Inopinadas: Aquellas que pueden realizarse en cualquier momento del día sin previo aviso.

De las inspecciones se puede mencionar lo siguiente:

- Inspecciones planeadas e inopinadas: Realizadas a las instalaciones por los Responsables de cada área. Estas son detalladas en el “Programa Anual de Seguridad y Salud Ocupacional”.
- Inspecciones a los equipos de respuesta a emergencias: realizadas a los extintores, mangueras contra incendio, detectores de humo, luces de emergencia, entre otros; por el área de Seguridad Aeroportuaria con apoyo de los Bomberos SEI. Estos son detallados en el “Programa Anual de Seguridad y Salud Ocupacional”.
- Inspecciones no planeadas: Realizadas a los ambientes donde trabaja el personal, contratistas, y donde circulan pasajeros y visitantes del Aeródromo.

7.15 Supervisión Ambiental y Social de la Construcción y de la Operación

El seguimiento de la implementación del PGAS del proyecto deberá estar bajo la órbita de la UEP y ser realizado por dos especialistas (uno ambiental y otro social), quienes mantendrán contacto con la empresa contratista y con los organismos provinciales competentes y/o profesionales contratados para la ejecución de las medidas, como asimismo con el BID.

Rol del Responsable Ambiental:

Deberá ser un profesional con título y/o experiencia en gestión ambiental o afines, contratado por la UEP. Antes del comienzo de la ejecución del proyecto, recibirá una copia de la ESA y del PGAS completos, así como de la cartografía del área del proyecto, y demás materiales de trabajo necesarios para su tarea.

Responsabilidades:

- Verificación del cumplimiento de la legislación ambiental nacional y provincial aplicable, ESA y PGAS y de las condiciones de seguridad e higiene generales.

- Comunicación y coordinación permanente con la UEP, el Responsable Social y el Encargado de Obra de la Empresa Contratista.
- Realización de visitas quincenales/mensuales a la zona de proyecto.
- Verificación del cumplimiento de la obtención de los permisos ambientales necesarios para la ejecución de la obra.
- Llevar registro del cumplimiento en tiempo y forma de las medidas del PGAS, del cumplimiento de la legislación ambiental, nacional y provincial, aplicable y de las condiciones de seguridad e higiene generales, previstas para la obra de infraestructura en donde la Contratista sea responsable.
- Verificación de todo desvío o contingencia ambiental, como por ejemplo inadecuada gestión de residuos, derrames de combustible por irregularidades en las condiciones de seguridad del tanque de combustible para abastecimiento, derrames de aceite por falta de mantenimiento de maquinarias, etc.
- Aplicar apercibimientos, sanciones y corregir desviaciones en la aplicación de las medidas ambientales del PGAS y documentarlas en un registro detallado.
- Desarrollar medidas de control y vigilancia de impactos ambientales no previstos en la ESA ni el PGAS del proyecto.
- Elaborar, en coordinación con el Responsable Social, un informe trimestral acerca del nivel de cumplimiento del PGAS, en donde se incluya el detalle del trabajo realizado con los registros correspondientes.

Rol del Responsable Social:

Deberá ser un profesional con título y/o experiencia en estudios de impacto ambiental y gestión social o afines, contratado por la UEP. Antes del comienzo de la ejecución del proyecto, recibirá una copia de la ESA y del PGAS completos, así como de la cartografía del área del proyecto, y demás materiales de trabajo necesarios para su tarea.

Responsabilidades:

- Verificación del cumplimiento de la legislación social nacional y provincial aplicable, ESA y PGAS.
- Comunicación y coordinación permanente con la UEP, el Responsable Ambiental y el Encargado de Obra de la Empresa Contratista.
- Realización de visitas quincenales/mensuales a la zona de proyecto.
- Llevar registro del cumplimiento en tiempo y forma de las medidas sociales del PGAS y de la legislación social, nacional y provincial aplicable.
- Verificación de todo desvío o contingencia social.
- Desarrollar medidas de control y vigilancia de impactos sociales no previstos en la ESA ni el PGAS del proyecto.
- Elaborar, en coordinación con el Responsable Ambiental, un informe trimestral acerca del nivel de cumplimiento del PGAS, en donde se incluya el detalle del trabajo realizado a la fecha con los registros correspondientes.

8 Presupuesto del PGAS

A continuación se presentan los costos anuales estimados para la implementación de las medidas incluidas en el PGAS del proyecto.

COSTOS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL		
Ítem	Descripción	Total USD
1	PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	
1.1	PLAN DE GESTIÓN DEL RUIDO	
	Medidas operacionales	50,000.00
	Medidas preventivas reguladoras (a implementar a nivel regulatorio)	N/A
	Medidas correctivas	100,000.00
	Subtotal	150,000.00
1.2	PLAN DE GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS	
	Minimización	
	Acondicionamiento	
	Recolección	
	Almacenamiento primario y central	
	Disposición final	
	Subtotal	20,000.00
1.3	PLAN DE GESTIÓN DE SUSTANCIAS PELIGROSAS	
	Manejo de materiales peligrosos	N/A
	Manejo de combustibles	N/A
	Manejo de aceites, lubricantes, solventes y agentes desengrasantes	N/A
	Manejo de material inflamable	N/A
	Subtotal	
1.4	PLAN DE GESTIÓN DE AGUAS RESIDUALES	
	Mantenimiento de unidades sanitarias portátiles	N/A
	Operación y mantenimiento de efluentes	25,000.00
	Subtotal	25,000.00
1.5	PLAN DE GESTIÓN DE CALIDAD DE AIRE	
	Cubrir materiales que emiten partículas en suspensión	N/A
	Implementación de medidas para reducir emisiones	N/A
	Operación de vehículos/servicios de tierra	N/A
	Subtotal	
1.6	PLAN DE CONTINGENCIAS	
	Manejo de riesgo de inundaciones	

COSTOS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL		
	Manejo de derrames de hidrocarburos	
	Manejo de incendios	
	Subtotal	25,000.00
1.7	PLAN DE RIESGO DE DESASTRES	
	Mitigación del riesgo hídrico	N/A
	Mitigación del Riesgo Geológico y del Riesgo Sísmico	N/A
	Subtotal	
1.8	PLAN DE GESTIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
	Creación de una Unidad de Gestión Ambiental	45,000.00
	Programa de Conservación	25,000.00
	Subtotal	70,000.00
1.9	PLAN DE MONITOREO Y GESTIÓN ADPTATIVA PARA HÁBITATS NATURALES CRÍTICOS	
	Plan de monitoreo y gestión adaptativa	12,0000.00
	Subtotal	12,000.00
1.10	PLAN DE PARTICIPACIÓN Y COMUNICACIÓN SOCIAL	
	Procedimiento de Aviso de obra y señalización preventiva <ul style="list-style-type: none"> Material para Talleres de Inicio de Obra 	1,500.00
	Mecanismo de Gestión de Inquietudes y Conflictos*	-
	Subtotal	1,500.00
1.11	PLAN DE TRANSVERSALIZACIÓN DE GÉNERO	
	Mecanismo para promover la participación de las mujeres en las instancias de consulta*	-
	Mecanismo para promover el empleo de las mujeres**	N/A
	Mecanismo para prevenir y hacer frente al acoso sexual**	N/A
	Subtotal	
1.12	PLAN DE GESTIÓN DEL TRÁFICO	
	Medidas para la etapa de construcción**	N/A
	Medidas para la etapa de operación**	N/A
	Subtotal	
1.13	PLAN PARA PRESERVAR EL PATRIMONIO CULTURAL FÍSICO	
	Medidas preventivas**	N/A
	Medidas mitigadoras**	N/A
	Subtotal	
1.14	PLAN DE SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL	

COSTOS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL		
	Entrenamiento para brigadistas aeroportuarios	
	Entrenamiento para el personal de rescate	
	Control de riesgos laborales	
	Inspecciones internas	
	Subtotal	25,000.00
1.15	SUPERVISION AMBIENTAL Y SOCIAL	
	Responsable Ambiental (UEP)	
	• Honorarios	12,000.00
	• Viáticos	1,800.00
	Responsable Social (UEP)	
	• Honorarios	12,000.00
	• Viáticos	1,800.00
	Subtotal	27,600.00

Nota:

N/A (No Aplica): Este costo se encuentra incluido dentro de la partida de construcción de la Empresa contratista.

* Medida ejecutada por el Responsable Social de la UEP que no requiere de presupuesto adicional a ser incluido en el PGAS.

**Medida ejecutada por la Empresa Contratista (Etapa de Construcción) y por la Administración del Aeropuerto/Centros de Informes Turísticos (Etapa de Operación) y monitoreada por el Responsable Social de la UEP, que no requiere presupuesto adicional a ser incluido en el PGAS.

9 Bibliografía

- Azpiroz, A. B., Isacch, J. P., Dias, R. A., Di Giacomo, A. S., Fontana, C. S. y Palarea, C. M. 2012. Ecology and conservation of grassland birds in southeastern South America: a review. *Journal of Field Ornithology* 83: 217–246.
- Birdlife International. 2018. Threatened birds of the world. Species factsheets. <<http://www.birdlife.org>>
- Cabrera, A.L. 1971. Fitogeografía de la República Argentina. *Boletín de la Sociedad Argentina de Botánica* 14: 1-43.
- Cabrera, A.L. 1976. Regiones fitogeográficas argentinas. *Enciclopedia Argentina de Agricultura y Jardinería* 2 (1). Editorial ACME. Buenos Aires.
- Chebez, J.C. 2005. Guía de las Reservas Naturales de la Argentina. Region NEA. Editorial Albatros. Buenos Aires.
- Cortes, G.D., Ríos, M., Laufer, G., Gbel, N., Pereira-Garbero, R., Piñeiro, V., Rodales A.L., y Zaldua, N. 2013. Relevamiento de flora y fauna presentes en el predio de la represa de Salto Grande. *Vida Silvestre Uruguay*. Montevideo. Available online: https://www.saltogrande.org/docs/ambiental/relevamiento_flora_fauna.pdf
- De la Fourniere, C, Brodeur, J.C., Suarez, R., Codugnello, N., Vera Candioti, J. y G. Aparicio. 2012. Proyecto de monitoreo de anuros en las reservas naturales Arroyo Ayui Grande y Tres Cerros para la evaluación de salud de sus humedales. Fundación Habitat y Desarrollo-Masisa SA. Informe inédito.
- Di Giacomo, A.S. y A. F. Parera. 2008. Veinte áreas prioritarias para la conservación de las aves migratorias neárticas en los pastizales del cono sur de Sudamérica. *Aves Argentinas/AOP*. Buenos Aires
- Dinerstein, E., Olson, D.M., Graham, D.J., Webster, A.L., Primm, S.A., Bookbinder, M.P. y Ledec G. 1995. Una Evaluación del Estado de Conservación de las Eco-regiones Terrestres de América Latina y el Caribe. Banco Mundial. Washington DC, USA.
- Muzzachodi, N. 2007. Lista comentada de las especies de mamíferos de la provincia de Entre Ríos, Argentina. Fundación de Historia Natural Felix de Azara-Universidad Maimónides, Buenos Aires.
- Peltzer, P.M. y Lajmanovich, R.C. 1999. Lista preliminar de anfibios de la provincia de Entre Ríos, Argentina. *Natura Neotropicalis* 30: 85-87.
- Raffo, F.C., Laenen Silva, R., de la Peña, M.R., Capuccio Martinez, G., y Bonin, L.M. 2014. Aves del río Uruguay. Guía ilustrada de las especies del bajo Uruguay y embalse de Salto Grande. Comisión Administradora del Río Uruguay (C.A.R.U.). Uruguay-Argentina.
- Stattersfield, A. J., Crosby, M. J. Long, A. J. y Wege, D.C. 1998. Endemic Bird Areas of the World. Birdlife International. Cambridge, U.K
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), Gobierno de la Nación Argentina. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. Disponible en: <http://www.indec.mecon.ar/> (Revisado: 06.2018).
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), Gobierno de la Nación Argentina. Encuesta Permanente de Hogares. Período 2003 - 2013. Disponible en: <http://www.indec.mecon.ar/> (Revisado: 06.2018).

- Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas, Gobierno de Entre Ríos. Informe Ejecutivo 2015 Institucional, Económico y Fiscal. Disponible en: <https://www.entrerios.gov.ar/minecon/> (Revisado: 06.2018)
- Municipalidad de Concordia. Plan Urbano Ambiental de Concordia. Marco Estratégico. Aportes para definir un Estado de Situación.
- Sistema de Información Cultural de Argentina, Ministerio de Cultura. Mapa Cultural de Entre Ríos. Disponible en: <https://www.sinca.gob.ar/mapa.aspx> (Revisado: 06.2018)
- Ministerio de Educación de la Nación. Programa Nacional Mapa Educativo. Disponible en: <http://mapa.educacion.gob.ar/> (Revisado: 06.2018).
- Sistema de Información Cultural de Argentina, Ministerio de Cultura. Indicadores culturales de la provincia de Entre Ríos. Informe 2015. Disponible en: <https://www.sinca.gob.ar/VerDocumento.aspx?IdCategoria=3> (Revisado: 06.2018)
- Biolé, F. y Baliño, J. 1985. Nuevos datos sobre la herpetofauna del Parque Nacional El Palmar. *Historia Natural* 5: 11-12.
- Bosso, A., Chebez, J.C., Haene, E. y Solís, M.J. 1990. Notas sobre los anfibios y reptiles de la Selva de Montiel, Departamento Federal, Provincia de Entre Ríos (Argentina). *Amphibia & Reptilia Conservación* 1: 120-124.
- Burkart, R.; Bárbaro, N.O.; Sánchez, R.O. y Gómez, D.A. 1999. Eco-regiones de la Argentina. Administración de Parques Nacionales y Programa Desarrollo Institucional Ambiental (PRODIA). Buenos Aires.
- Giraudo, A.R., V. Arzamendia y Lopez, M.S. 2004. Ofidios del litoral fluvial de Argentina (Reptilia: Serpentes): Biodiversidad y síntesis sobre el estado actual de conocimiento. *INSUGEO, Miscelanea* 12: 1-6.
- Di Giacomo, A.S. 2005. Áreas Importantes para la conservación de las aves en Argentina: sitios prioritarios para la conservación de la biodiversidad. *Temas de Naturaleza y Conservación* 5: 1-514. Aves Argentinas/AOP. Buenos Aires.
- Gimenez, E.M., Ayarragaray, M. y Manzano, A.S. 2008. Diversidad y distribución de los reptiles de la Provincia de Entre Ríos, Argentina. *INSUGEO, Miscelanea* 17: 91-107.
- Capplonch, P., Soria, K., y Ortiz, D. 2008. Importancia del Litoral Fluvial Argentino como Corredor Migratorio de Aves. *INSUGEO, Miscelanea* 17: 1-15.
- Gangenova, E., Guzmán, A. y Marangoni, F. 2012 Diversidad de anfibios anuros del Parque Nacional El Palmar (Provincia de Entre Ríos, Argentina). *Cuadernos de Herpetología* 26: 13-20.
- Badaracco, V.A. 2012. Diagnóstico ambiental de la provincia de Entre Ríos. Consejo Federal de Inversiones. Buenos Aires.
- Torrano, F., Bonomi, G., Berterame, G., Dri, H., y Rivarola, E. 2017. Lista de aves del departamento Concordia (provincia de Entre Ríos). Centro para el Estudio y Defensa de las Aves Silvestres (CEYDAS), Concordia.
- Sverlij, S.B., Schenke, R.L.D., Lpez, H.L., y Espinach Ros, A. 2006. Peces del Río Uruguay. Guía ilustrada de las especies más comunes del río Uruguay inferior y el embalse de Salto Grande. Comisión Administradora del Río Uruguay (C.A.R.U.). Uruguay-Argentina.

Sitios Web consultados:

- Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina: <http://www.ign.gob.ar/>

- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina: <https://www.indec.gov.ar/>
- Sistema de Mapas de Riesgo de Cambio Climático de la República Argentina: <http://simarcc.ambiente.gob.ar/mapa-riesgo>
- Gobierno de Entre Ríos: <https://www.entrerios.gov.ar/portal/>
- Ministerio de Cultura y Comunicación de Entre Ríos: <http://cultura.entrerios.gov.ar/#4>
- Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas de Entre Ríos: <https://www.entrerios.gov.ar/minecon/>
- Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos: <https://www.entrerios.gov.ar/minplan/>
- Ministerio de Salud de Entre Ríos: <http://www.entrerios.gov.ar/msalud/#/ms-1/4>
- Unidad Ejecutora Provincia de Entre Ríos: <https://www.entrerios.gov.ar/uep/>
- Secretaría de Ambiente de Entre Ríos: <https://www.entrerios.gov.ar/ambiente/>
- Municipalidad de Concordia: <https://www.concordia.gob.ar/>
- Intendencia de Salto: <http://www.salto.gub.uy/>
- Salto Grande: <https://www.saltogrande.org/>



Evaluación Ambiental y Social (ESA) del Aeródromo de Concordia

Anexo – Políticas BID

Banco Interamericano de Desarrollo

09 de Agosto, 2018

V. Final

Contenido

1	Políticas Activadas y Estándares del BID	3
1.1	Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID (OP 703).....	3
1.2	Política sobre Gestión del Riesgo de Desastre (OP 704).....	10
1.3	Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP 761).....	10

1 Políticas Activadas y Estándares del BID

1.1 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID (OP 703)

La nueva política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP 703) fortalece el compromiso del BID con la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos que financia. Esta política reúne un conjunto de directrices que guiarán la labor del BID de forma de que la sostenibilidad ambiental se integre transversalmente a los objetivos de desarrollo económico y social de la región.

Las salvaguardas se fundamentan en los principios del desarrollo sostenible establecidos en la Declaración de Río 92 y la Agenda 21, fortalecidos en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible de Johannesburgo. En este contexto, el cumplimiento de las metas de sostenibilidad de largo plazo depende de que haya un alineamiento entre las metas del desarrollo socioeconómico y los objetivos de largo plazo para la sostenibilidad ambiental. El término medio ambiente, tal y como se emplea en la política ambiental, se define en su sentido amplio e incluye factores físicos/químicos (geofísicos), factores biológicos (bióticos) y factores sociales (antrópicos) asociados a los anteriores. La política y las salvaguardas abarcan aspectos sociales, culturales y económicos en la medida en que éstos se deriven de cambios geofísicos y/o bióticos asociados con una operación específica.

Las Directrices del BID se encuentran estructuradas en dos categorías principales:

- Transversalidad del medio ambiente y
- Salvaguardias ambientales y sociales

Las directrices relacionadas a la transversalidad del medio ambiente aplican a las actividades de programación del BID, que por su naturaleza son enfocadas predominantemente en actividades del sector público del BID. Estas directrices son de carácter proactivo y tienen por objeto mejorar el marco de incentivos para fomentar mayores oportunidades ambientales, nuevas oportunidades de negocio para el BID y mayores beneficios de desarrollo para los países.

Por su parte, las directrices de salvaguardias ambientales y sociales están definidas para establecer normas y procedimientos cuyo propósito es asegurar la calidad y la sostenibilidad ambiental de las operaciones del sector público y privado del BID.

A continuación se resumen las Directrices de Salvaguardias:

B.1. Políticas del BID

El BID financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las directrices de la y las salvaguardas y que sean consistentes con las disposiciones relevantes de otras políticas del BID.

B.2. Legislación y Regulaciones Nacionales

El BID requerirá además que el prestatario garantice que la operación en cuestión se diseñe y se lleve a cabo en cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país en el que se está desarrollando la operación, incluidas las obligaciones ambientales establecidas bajo los Acuerdos Ambientales Multilaterales. En acuerdo con el prestatario, el BID definirá medidas apropiadas para cumplir con las directrices B1 y B2.

B.3. Pre evaluación y Clasificación

Todas las operaciones financiadas por el BID serán pre evaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos ambientales potenciales. La pre evaluación se realizará en los comienzos del proceso de preparación, y considerará los impactos potenciales ambientales negativos, sean éstos directos o indirectos, regionales o de naturaleza acumulativa, incluyendo los impactos sociales y culturales ambientalmente relacionados tanto de la operación misma como de sus instalaciones asociadas, si fuera pertinente. Las operaciones del BID serán evaluadas y clasificadas de acuerdo con su nivel de impacto potencial, de modo que se puedan definir las salvaguardias ambientales y los requisitos de revisión ambiental apropiados.

Se aplicará la clasificación detallada a continuación:

- Cualquier operación que tenga el potencial de causar impactos ambientales negativos significativos y efectos sociales asociados, o tenga implicaciones profundas que afecten los recursos naturales serán clasificadas en la Categoría —All. Estas operaciones requerirán una evaluación ambiental (EA), específicamente una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) cuando se trate de proyectos de inversión, u otros estudios ambientales como Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE) para aquellos programas u operaciones financieras que involucren planes y políticas. Se considera que las operaciones de Categoría A requieren salvaguardias de alto riesgo. En el caso de algunas operaciones de alto riesgo que en opinión del BID generen una complejidad y sensibilidad especial en sus aspectos ambientales, sociales o de salud, el prestatario por lo general debería crear un panel de expertos que asesoren el diseño y/o la ejecución de la operación en cuestiones relativas al proceso de EA, incluidas salud y seguridad.
- Aquellas operaciones que puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas serán clasificadas en la Categoría B. Estas operaciones normalmente requerirán un análisis ambiental y/o social centrado en temas específicos identificados durante el proceso de selección, así como un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).
- Aquellas operaciones que no causen impactos ambientales negativos, incluyendo sociales asociados, o cuyos impactos sean mínimos, se clasificarán en la Categoría C. Estas operaciones no requieren un análisis ambiental o social más allá de lo que implique su preselección y delimitación para determinar su clasificación. Sin embargo, en caso de que se considere pertinente, se establecerán requisitos de salvaguardia o supervisión.

B.4. Otros factores de riesgo

Además de los riesgos que representan los impactos ambientales, el BID identificará y manejará otros factores de riesgo que puedan afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones.

Entre los factores de riesgo figuran elementos como la capacidad de gestión de las agencias ejecutoras/patrocinadores o de terceros, riesgos derivados del sector, riesgos asociados con preocupaciones sociales y ambientales muy delicadas, y la vulnerabilidad ante desastres. Dependiendo de la naturaleza y gravedad de los riesgos, el BID diseñará, junto con la agencia ejecutora/patrocinador o terceros, las medidas apropiadas para manejar tales riesgos.

B.5. Requisitos de evaluación ambiental

La preparación de las Evaluaciones Ambientales (EA), sus planes de gestión asociados y su implementación son responsabilidad del prestatario. El BID exigirá el cumplimiento de estándares específicos para la realización de Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA), Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE), Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y análisis ambientales, tal y como se definen en la LAS SALVAGUARDAS y como aparecen detallados en los Lineamientos de Implementación. La agencia ejecutora o el patrocinador deberán someter todos los productos de EA a revisión del BID. La aprobación de la operación por parte del BID considerará la calidad del proceso y la documentación de EA, entre otros factores.

El proceso de EIA deberá incluir como mínimo: pre evaluación y caracterización de impactos; consulta adecuada y oportuna y proceso de difusión de información; examen de alternativas, en las que se incluye como opción la alternativa sin proyecto. La EIA debe estar respaldada por los análisis económicos de las alternativas al proyecto y, si aplica, por evaluaciones económicas de costo-beneficio de los impactos ambientales del proyecto y/o de las medidas de protección relacionadas. Además, se le deberá prestar la atención del caso al análisis del cumplimiento de los requisitos legales pertinentes; a los impactos directos, indirectos, regionales o acumulativos utilizando líneas de base según sea requerido; a los planes de gestión y mitigación de impactos presentados en un PGAS; incorporación de los resultados de la EA en el diseño del proyecto; a las medidas para el adecuado seguimiento de la implementación de PGAS. Se deberá preparar un informe de EIA con su respectivo PGAS, el cual se pondrá a disposición del público previamente a la misión de análisis, de acuerdo con lo especificado en la Política de Disponibilidad de Información (OP-102).

Los PGAS deben incluir:

- una presentación de los impactos y riesgos claves de la operación propuesta, tanto directos como indirectos;
- el diseño de las medidas ambientales/sociales que se proponen para evitar, minimizar, compensar y/o atenuar los impactos y riesgos claves, tanto directos como indirectos;
- las responsabilidades institucionales relativas a la implementación de tales medidas, incluyendo, si fuere necesario, formación de capacidades y adiestramiento;
- cronograma y presupuesto asignado para la ejecución y gestión de tales medidas; programa de consulta o participación acordado para el proyecto; y

- el marco para la supervisión de los riesgos e impactos ambientales y sociales a lo largo de la ejecución del proyecto, incluidos indicadores claramente definidos, cronogramas de supervisión, responsabilidades y costos.

B.6. Consultas

Como parte del proceso de evaluación ambiental, las operaciones clasificadas bajo las Categorías A y B requerirán consultas con las partes afectadas y se considerarán sus puntos de vista. También se podrá llevar a cabo consultas con otras partes interesadas para permitir un rango más amplio de experiencias y perspectivas. Las operaciones de Categoría A deberán ser consultadas por lo menos dos veces durante la preparación del proyecto, durante la fase de delimitación de los procesos de evaluación o revisión ambiental, y durante la revisión de los informes de evaluación. Para las operaciones de Categoría B se deberán realizar consultas con las partes afectadas por lo menos una vez, preferentemente durante la preparación o revisión del PGAS, según se acuerde con el prestatario.

Para propósitos de la consulta se deberá suministrar la información en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe con las partes afectadas, y se formen una opinión y hagan comentarios sobre el curso de acción propuesto. Las EIA u otros análisis relevantes se darán a conocer al público de forma consistente con la Política de Disponibilidad de Información (OP-102) del BID. Durante la ejecución del proyecto las partes afectadas deberían ser informadas sobre las medidas de mitigación ambiental y social que les afecte, según se defina en el PGAS.

B.7. Supervisión y cumplimiento

El BID supervisará el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardia estipulados en el acuerdo de préstamo y en los reglamentos de crédito u operacionales del proyecto por parte de la agencia ejecutora/patrocinador. Los requisitos de salvaguardias, como es el caso de un PGAS, deberán ser incorporados a los documentos contractuales del proyecto, sus reglamentos de crédito u operacionales o a las bases de licitación del proyecto, según corresponda, a través de lo cual se establecerán los hitos, cronogramas, y las correspondientes asignaciones presupuestarias que corresponda, de manera de implementar y supervisar el plan durante el curso del proyecto. Los indicadores de salvaguardia que corresponda deberán definirse con toda claridad en el marco lógico y de resultados, vigilados a través de los informes de supervisión, y revisados en los informes parciales y de finalización del proyecto. El acatamiento de los compromisos relativos a las salvaguardias y la identificación de problemas imprevistos serán analizados, estudiado y notificado como parte de las misiones de administración y de revisión de portafolio del BID. Los proyectos de Categoría A se revisarán por lo menos una vez al año para verificar el cumplimiento de las salvaguardias. Cuando quiera que se realicen evaluaciones ex-post, allí se analizarán los resultados de sostenibilidad de la operación.

B.8. Impactos transfronterizos

En el proceso de evaluación ambiental se identificarán y abordarán, desde el principio del ciclo de proyecto, los temas transfronterizos asociados con la operación. El proceso de evaluación ambiental para operaciones que conlleven impactos y riesgos ambientales y sociales relacionados de carácter transfronterizo, como por ejemplo aquellas operaciones que afecten el uso que otro

país haga de vías fluviales internacionales, cuencas, recursos marinos y costeros, corredores biológicos, acuíferos y cuencas atmosféricas regionales, deberán abordar los siguientes temas: (i) notificación al país o países afectados de los impactos transfronterizos críticos; (ii) implementación de un marco apropiado de consulta con las partes afectadas; y (iii) medidas apropiadas de mitigación y/o supervisión, a satisfacción del BID.

B.9. Hábitats naturales y sitios culturales

El BID no apoyará operaciones y actividades que en su opinión conviertan o degraden significativamente *hábitats naturales críticos* o que dañen *sitios de importancia cultural crítica*. Siempre que sea posible, las operaciones y actividades financiadas por el BID se ubicarán en tierras y sitios previamente intervenidos.

Las salvaguardas define "hábitat naturales críticos" como:

- áreas protegidas existentes u oficialmente propuestas por los gobiernos como tales o sitios que mantienen condiciones que son vitales para la viabilidad de las áreas anteriormente mencionadas; y
- áreas no protegidas pero a las cuales se les reconoce un elevado valor de conservación.

Según la salvaguarda, entre las áreas protegidas existentes figuran las reservas que satisfacen los criterios de las Categorías de Gestión de Áreas Protegidas I a VI de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN), Sitios de Patrimonio Mundial, áreas protegidas bajo la Convención RAMSAR sobre Humedales, áreas núcleo de las Reservas Mundiales de la Biosfera, áreas incluidas en la lista de Parques y Áreas Protegidas de las Naciones Unidas.

Las áreas no protegidas pero a las que se les reconoce un alto valor de conservación, son aquellas que en opinión del BID pudieran ser sitios que:

- sean altamente compatibles con la conservación de la biodiversidad,
- cruciales para especies amenazadas, en peligro crítico, vulnerables o casi amenazadas y que aparecen como tales en la Lista Roja de Especies en Amenazadas de la UICN, o bien
- críticas para la viabilidad de rutas o especies migratorias.

El BID no respaldará operaciones que involucren una conversión significativa o la degradación de hábitats naturales, a menos que:

- no existan alternativas viables que el BID considere aceptables;
- se hayan hecho análisis muy completos que demuestren que los beneficios totales derivados de la operación superan ampliamente sus costos ambientales, y
- se incorporen medidas de mitigación y compensación que el BID considere aceptables - incluyendo, según se requiera, aquellas encaminadas a minimizar la pérdida de hábitat y a establecer y mantener un área protegida ecológicamente similar- y que estén adecuadamente financiadas, implementadas y supervisadas.

El BID no apoyará operaciones a través de las cuales se introduzcan especies invasoras.

Según la salvaguarda, los —sitios culturales‖ son todas aquellas áreas naturales o edificadas, estructuras, características naturales y/ u objetos valorados por un pueblo, o que se encuentren

asociados a él, y que se consideren de significación espiritual, arqueológica o histórica. Si bien es posible que haya remanentes materiales notables, por lo general serán mínimos o inexistentes.

Asimismo, los —sitios de importancia cultural crítica— comprenden, pero no se limitan, a aquellos que están protegidos (u oficialmente propuestos por los gobiernos para que lo sean) como los Sitios de Patrimonio Mundial y Monumentos Nacionales, así como áreas inicialmente reconocidas como protegidas por comunidades tradicionales de la localidad (por ejemplo sitios sagrados).

A través del proceso de EA se identificarán y evaluarán los impactos en sitios de importancia cultural crítica. Para otros sitios o artefactos de importancia cultural no crítica se tomarán las medidas apropiadas encaminadas a proteger su integridad y funciones. Para aquellas operaciones donde se puedan presentar hallazgos arqueológicos o históricos durante la construcción u operación de instalaciones, el prestatario preparará y pondrá en práctica procedimientos sobre hallazgos fortuitos basados en buenas prácticas internacionales.

B.10. Materiales Peligrosos

Las operaciones financiadas por el BID deberán evitar los impactos adversos al medio ambiente, a la salud y a la seguridad humana derivados de la producción, adquisición, uso y disposición final de materiales peligrosos, entre ellos sustancias tóxicas orgánicas e inorgánicas, plaguicidas y contaminantes orgánicos persistentes (COP).

La producción, adquisición, uso y disposición final de sustancias y materiales peligrosos debería ser evitadas siempre que sea posible, y en otros casos minimizados. En aquellas circunstancias en que no se pueda evitar su producción o uso significativos, se deberá preparar, en consulta con comunidades y trabajadores potencialmente afectados, un plan de manejo que cubra su transporte, manipulación, almacenamiento y disposición final, junto con prácticas relacionadas de manejo y notificación, lo cual incluye medidas preventivas y de contingencia.

Las operaciones y actividades del BID deberán tomar en consideración las restricciones establecidas sobre el uso de sustancias tóxicas en acuerdos como la Convención de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, y la Convención de Rotterdam sobre el procedimiento de consentimiento fundamentado previo para ciertos plaguicidas y químicos peligrosos en el comercio internacional. Los préstamos de inversión del BID no financiarán la producción, adquisición o uso de COP, a menos que tengan un propósito aceptable permitido bajo el Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes.

El BID promueve y fomenta las prácticas de manejo integrado de plagas (MIP) y de manejo integrado de vectores (MIV) para reducir la dependencia de plaguicidas químicos sintéticos. Se deberá evitar el uso de plaguicidas dañinos. Cuando sea necesario utilizar agroquímicos, las operaciones deberán emplear preferiblemente aquellos que tengan los efectos menos adversos en la salud humana, en especies no destinatarias y en el medio ambiente. Asimismo su manufactura, empaquetado, rotulado, almacenamiento, manipulación, uso y disposición final deberán hacerse según los estándares adecuados. El BID no financiará operaciones que involucren el uso de plaguicidas tóxicos como los de clase a, b y I definidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS), a menos que existan tanto las restricciones apropiadas como la capacidad suficiente en el contexto de la operación para que su manipulación, almacenamiento y

aplicación sean adecuados. Cuando sea apropiado y como parte del fortalecimiento de las medidas de mitigación y salvaguardia, el BID apoyará la capacidad de los países y agencias ejecutoras en el manejo de plaguicidas.

B.11. Prevención y reducción de la contaminación

Las operaciones financiadas por el BID incluirán, según corresponda, medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de sus actividades.

El BID requerirá que sus clientes cumplan con los estándares de emisiones y vertimientos de fuentes específicas reconocidos por los bancos multilaterales de desarrollo. Con base en las condiciones locales y la legislación y normativas nacionales, el informe de evaluación ambiental o el informe de gestión ambiental y social justificarán, de manera consistente con esta Directiva, los estándares seleccionados para cada operación en particular.

Como parte de las medidas de mitigación acordadas, el BID podrá requerir que el prestatario adopte procesos de producción más limpia, eficiencia energética o energía renovable, cuando éstos sean factibles y costo efectivos.

El BID promueve la reducción y control de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) de modo que se ajusten a la naturaleza y escala de las operaciones. Para aquellas que produzcan emisiones significativas de estos gases, se cuantificarán anualmente las emisiones directas de GHG de acuerdo con las metodologías de estimación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) u otros métodos internacionalmente aceptados.

B.17. Adquisiciones

En acuerdo con el prestatario, y con el fin de asegurar que haya un proceso ambientalmente responsable de adquisiciones, las disposiciones aceptables de salvaguardia para la adquisición de bienes y servicios relacionados con proyectos financiados por el BID podrán ser incorporadas en los documentos de préstamo específicos del proyecto, así como en sus normas operativas y en los pliegos de licitación, según sea el caso.

El BID fomentará enfoques que contribuyan a que los bienes y servicios adquiridos para las operaciones financiadas por la institución se produzcan de manera ambiental y socialmente sostenible en lo que se refiere al uso de recursos, entorno laboral y relaciones comunitarias. Los procedimientos del BID en materia de adquisiciones incluirán una lista de exclusión de productos dañinos al medio ambiente aprobada por el BID.

El BID debería promover entre las agencias ejecutoras y los prestatarios la adquisición de obras, bienes y servicios ambientalmente responsables de manera que, según la opinión del BID, sea consistente con los principios de economía y eficiencia. Las experiencias y prácticas de adquisiciones ambientalmente responsables serán compartidas con los países miembros prestatarios y con otras instituciones financieras multilaterales a fin de identificar enfoques armónicos.

1.2 Política sobre Gestión del Riesgo de Desastre (OP 704)

La Política sobre Gestión del Riesgo de Desastre (OP 704) tiene por objeto orientar la acción del Banco para asistir a sus prestatarios en la reducción de riesgos derivados de amenazas naturales y en la gestión de desastres, a fin de favorecer el logro de sus objetivos de desarrollo económico y social.

Esta política establece que los proyectos financiados por el Banco incluirán las medidas necesarias para reducir el riesgo de desastres a niveles aceptables que el Banco determine, sobre la base de las normas y las prácticas más aceptadas. Para lograr este fin, durante su proceso de preparación, se determinará si los proyectos a ser financiados entrañan una alta exposición (vulnerabilidad) a amenazas naturales (terremotos, maremotos, deslizamientos de tierra, inundaciones, etc.) o presentan un elevado potencial de agravación del riesgo. Este análisis (llamado Plan de Manejo y Gestión del Riesgo PMGR) permitirá establecer medidas de mitigación, tanto estructurales como no estructurales, en función de las capacidades institucionales existentes para hacer cumplir las normas de diseño y construcción, y de la disponibilidad de un marco institucional financiero para el mantenimiento adecuado de los activos físicos según el riesgo que se prevea.

Las directrices de esta política son:

- Gestión del riesgo por medio de la programación de las operaciones, basada en:
 - el diálogo con los países miembros prestatarios durante los procesos de programación; y
 - la determinación de la viabilidad de los proyectos en función de su vulnerabilidad a las amenazas naturales.
- Operaciones después de los desastres, basada en:
 - la reformulación de préstamos (reorientación de recursos de préstamos existentes para afrontar las consecuencias de un desastre);
 - reconstrucción (rehabilitación y reconstrucción para evitar que se vuelva a crear vulnerabilidad); y
 - asistencia humanitaria (cooperaciones técnicas no reembolsables).

1.3 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP 761)

La Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP 761) tiene por objeto fortalecer la respuesta del Banco a los objetivos y compromisos de sus países miembros en América Latina y el Caribe de promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer.

Esta política identifica dos líneas de acción:

- Proactiva: promueve activamente la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de desarrollo del Banco. Sus directrices son:
 - la inversión directa en áreas estratégicas para la igualdad de género; y
 - la integración transversal de la perspectiva de género en las intervenciones de desarrollo

- Preventiva: integra salvaguardias a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras. Sus directrices son:
 - la determinación de impactos adversos y riesgo de exclusión por motivos de género, y de las medidas para evitarlos, atenuarlos o compensarlos;
 - la consulta y participación efectiva de las mujeres y los hombres;
 - el reconocimiento, en cualquier contexto cultural o étnico, del derecho a la igualdad entre de mujeres y hombres;
 - la aplicación de las salvaguardias y del análisis de riesgo en las operaciones, de acuerdo con sus potenciales impactos adversos sobre la igualdad de género. Dos temas centrales referidos a la aplicación de la política de género son:
 - la necesidad de realizar consultas públicas que reflejen las preocupaciones específicas de ambos sexos; y
 - la importancia de implementar mecanismos para promover la contratación y capacitación de mujeres como parte de las iniciativas de promoción de la equidad de género en los proyectos.
 -



Evaluación Ambiental y Social (ESA) del Aeródromo de Concordia

Anexo 1. Informe sobre aves durante una visita de
campo

Banco Interamericano de Desarrollo

15 de Junio, 2018

Version 1.0

Contenido

1	INTRODUCCION	3
2	METODOLOGIA.....	4
3	RESULTADOS	6
3.1	Definición del área de trabajo.....	6
3.2	Descripción de la cobertura vegetal	7
4	Relevamiento de aves en el área del proyecto.....	22
4.1	Comparación de comunidades de aves	22
4.2	Inventario de aves	24
5	CONCLUSIONES.....	25
6	BIBLIOGRAFIA.....	28

1 INTRODUCCION

El actual aeropuerto Comodoro Juan José Pierrestegui (COC), es una estación aérea civil de cabotaje Argentina que se encuentra en el sector norte de la ciudad de Concordia (inmediaciones de Villa Zorraquín), provincia de Entre Ríos. Se ubica a 10 km del área céntrica de la ciudad y 4,5 km al sudoeste de la represa de Salto Grande emplazada sobre el río Uruguay. Además de la ciudad de Concordia, este aeropuerto sirve de conexión aérea con Buenos Aires a las ciudades cercanas de Federación y Chajarí, y a la vecina ciudad uruguaya de Salto.

Con objeto de rehabilitar y reacondicionar las instalaciones de dicho aeropuerto para que pueda recibir aeronaves de mayor porte, se proyecta ampliar su actual pista de 1600 m hasta los 2000 m. Asimismo, se propone la instalación de Centros de Informes Turísticos y de señalización turística y cartelería necesaria para la región de Salto Grande. Estas intervenciones se realizarán dentro del marco de Planes Estratégicos Territoriales de las localidades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay), las cuales vienen colaborando en toda una serie de iniciativas de integración binacional.

Durante la formulación de la “Línea de Base de Ambiente Biológico” se encargó el presente estudio sobre aves del aeropuerto y su zona de influencia.

Los objetivos de este estudio de campo sobre aves son los siguientes:

- La descripción de la cobertura vegetal y la identificación del estatus de hábitats críticos y de especies amenazadas;
- La estimación de estado de las comunidades de aves utilizando indicadores como riqueza específica, abundancia relativa, diversidad, grado de disturbio y gremios tróficos.
- La determinación del estatus de las especies de aves que se encuentran en el área del proyecto y sus alrededores para su consideración en las evaluaciones de impacto y planes de gestión ambiental.

2 METODOLOGIA

Para la elaboración del informe se utilizaron metodologías estandarizadas de investigación de campo y de gabinete de la disciplina de la ornitología.

Para la descripción de la cobertura vegetal, la identificación del estatus de hábitats críticos y de especies amenazadas y la estimación del estado de las comunidades de aves se realizó una visita de campo durante entre el 28 de mayo y el 2 de junio de 2018 a la zona del proyecto. Además se realizó la revisión de información disponible sobre biodiversidad en el área del proyecto, así como también se realizaron consulta a expertos y naturalistas locales.

En el informe “Línea de Base de Ambiente Biológico” se incluye una descripción del contexto biogeográfico, la vegetación y el paisaje en el área de influencia del proyecto, con la determinación de las características fundamentales de la biodiversidad en el área del proyecto y sus alrededores (áreas protegidas, áreas de importancia para la conservación, áreas de endemismo, especies amenazadas, especies migratorias, corredores biológicos, etc.). También se incluyen en dicho informe las amenazas existentes para características fundamentales de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos/ambientales.

Para la estimación de estado de las comunidades de aves se empleó la metodología de conteos de puntos fijos. Los muestreos sistemáticos tales como los conteos de puntos fijos presentan restricciones tales como ser realizados en cada punto durante un periodo muy acotado de tiempo (10-15 minutos) y en un espacio también muy acotado y cercano al observador (0 a 100 m), y separados entre sí por 500 a 1000 metros (Ralph et al. 1993). Esas condiciones permiten asegurar una mayor independencia de los individuos observados en cada conteo particular (es decir que el mismo individuo no sea contabilizado varias veces lo cual llevaría a una sobreestimación), y así se pueden realizar estimaciones sobre parámetros ecológicos de la comunidad de aves entre diferentes sitios que permitan realizar inferencias sobre su estado o condición.

Con los datos obtenidos en los conteos de puntos se estimaron la abundancia, riqueza, diversidad, y se estimó la proporción de especies indicadoras de disturbios, utilizando el criterio de Parker et al., (1996) que es aplicado en los clásicos Relevamientos Ecológicos Rápidos (*Rapid Ecological Assessment, RAP*), de la organización Conservation International (Parker y Bailey, 1991). De esta manera se pueden comparar de forma rápida y eficiente el estado de distintos sectores que fueran muestreados con la misma metodología. A cada especie se asignó un gremio trófico según la literatura (del Hoyo et al. 2018).

Para determinar el estatus de la mayor cantidad de especies de aves que se encuentran en el área del proyecto y sus alrededores en las evaluaciones de impacto y planes de gestión ambiental se elaboró un listado completo de la avifauna observada en el área del proyecto. El método utilizado es el de la detección de individuos y la clasificación según su especie, ya sea por observación directa o indirecta a través de sus rastros (nidos, plumas) durante la visita de campo. Para evaluaciones biológicas rápidas, en áreas pequeñas y con buena visibilidad tal como un aeropuerto, se realizan observaciones durante recorridas “entre puntos” cubriendo así todo el predio y maximizando esfuerzos en aquellas áreas que son consideradas de mayor riesgo para la aviación (por ejemplo, aquellas áreas en torno a áreas de movimiento de aeronaves como pistas, rodajes y paños verdes). Esta técnica también se denomina de

“búsqueda activa” y se recomienda su uso para aumentar la detección de un número mayor de especies e individuos que los que se detectarían si se aplicaran solamente los muestreos sistemáticos (conteos de puntos) que presentan una serie de restricciones tanto temporales como espaciales (Bibby et al. 1992). En las recorridas se registró el nombre de la especie observada, la cantidad de individuos, el ambiente y en algunos casos se registraran comportamientos u observaciones pertinentes, especialmente aquellas que tienen que ver con la presencia en torno a las áreas de mayor riesgo para la aviación (por ejemplo, cruces o asentamientos de aves en las pistas y sus cercanías). Asimismo, son de particular interés las observaciones eventuales de alimentación para la asignación a gremios tróficos.

Para la visualización en el campo se emplearon binoculares Leica Trinovid (7x). La identificación de las aves se basa en la guía de Narosky e Yzurieta (2010). Para el registro de grabaciones se utilizó un grabador digital Edirol R9, y para la identificación de sonidos se utilizaron guías sonoras de acceso abierto (xeno-canto.org). Las ubicaciones de los conteos de puntos y otras observaciones relevantes fueron georreferenciadas con un GPS Garmin etrex30.

Para complementar la información obtenida a campo durante la visita se tuvieron en cuenta algunas observaciones realizadas o registradas por el personal del aeropuerto, así como la consulta a observadores aficionados y naturalistas de la zona, y la bibliografía disponible.

El informe incluye todas especies de aves encontradas durante la visita, así como las especies de aves de presencia confirmada a través de las consultas y la bibliografía, con listados de nombres comunes y científicos, categorías nacionales e internacionales de conservación (IUCN, Birdlife International 2018), indicación de endemismos, estatus de residencia y determinación del estatus de especies migratorias.

3 RESULTADOS

3.1 Definición del área de trabajo

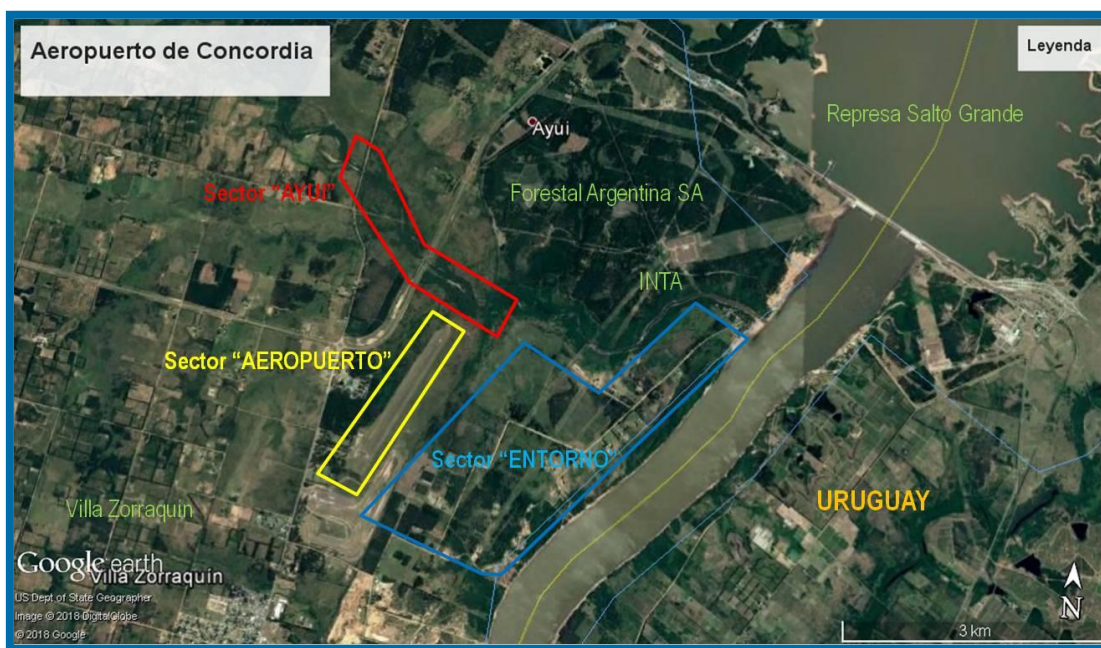
Durante la visita al terreno se produjeron intensas lluvias que dificultaron el tránsito de algunos caminos secundarios y que también produjeron el desborde de los cursos de agua. Por esta razón algunos sectores no pudieron ser alcanzados. Sin embargo, el relevamiento realizado resulta bien representativo de todas las situaciones ambientales que son de mayor interés para el proyecto.

El predio del aeropuerto forma un rectángulo de unas 94 hectáreas y se encuentra emplazado en dirección norte-sur. Hacia el sur del aeropuerto se encuentra el autódromo, hacia el este se encuentra una zona agrícola-ganadera-forestal con un sector más cercano al río Uruguay con cabañas y campings dedicados a la pesca deportiva, hacia el oeste del aeropuerto un sector urbanizado, con parques públicos y con el complejo de termas y hoteles, hacia el norte del aeropuerto se encuentra un lote municipal reservado (sin pobladores ni uso productivo) que llega hasta el arroyo Ayuí.

Para realizar las observaciones de aves se dividió el área de trabajo en tres sectores:

1. “Aeropuerto”. Definido como el área que ocupa el aeropuerto dentro de los límites de su alambrado perimetral.
2. “Entorno” de zonas agrícolas. Definido como el área que se encuentra en los alrededores del aeropuerto que está ocupado por establecimientos agrícolas y ganaderos, con presencia forestaciones y habitaciones humanas (turismo, campings).
3. “Ayuí”. Definido como el área que se encuentra entre el aeropuerto y el cauce del arroyo Ayuí Grande. También se realizaron algunas observaciones adicionales por la R015 y otros caminos secundarios que cruzan el arroyo Ayuí Grande en otros sectores más alejados del aeropuerto. También se hicieron observaciones en la zona de la reserva Ayuí Grande, en la RN14.

Figura 1: Ubicación geográfica de las áreas de relevamiento de aves.

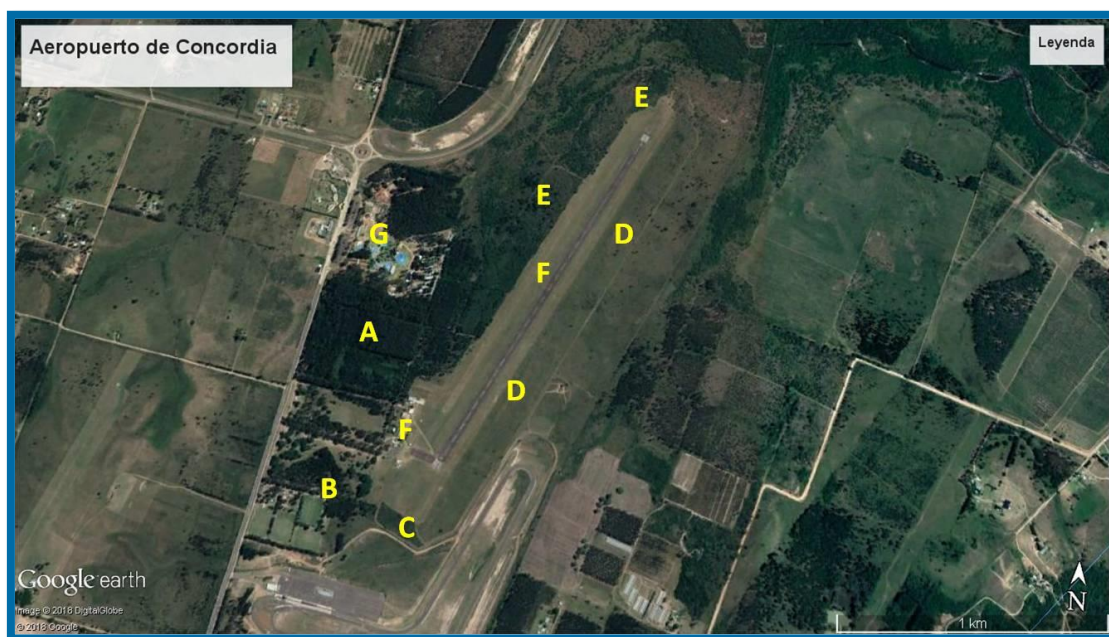


Fuente: elaboración propia con base a imágenes de Google Earth, 2018.

3.2 Descripción de la cobertura vegetal

El sector (i) correspondiente al aeropuerto presenta una cobertura de vegetación de pasto corto en la mayor parte de su superficie. Se observa una invasión de arbustos en el sector norte y en el sector sur. En el lado este se observa un ambiente parecido a una sabana con matriz de pastizal y arboles (renovales) de espinillo y ñandubay.

Figura 2: Cobertura vegetal de “Aeropuerto” y sus inmediaciones.



Cobertura vegetal de “Aeropuerto” y sus inmediaciones. A. Forestación de eucaliptos grandes; B. Forestación de pinos; C. Arbustal de chilcas (Baccharis spp.); D. Pastizales con árboles y palmeras aislados; E. Pastizales con mayor densidad de arbustos y árboles; F. Pasto corto (‘pañes verdes’ de la pista); G. Edificios y estructuras del aeropuerto; G. Termas.

Fuente: elaboración propia con base a imágenes de Google Earth, 2018.

Figura 3: Cobertura vegetal de “Aeropuerto” y sus inmediaciones.



a. Arbustal de chilcas (*Baccharis* spp.) en el sector sur del aeropuerto



b. Arbustal con invasión de pinos



c. Pastizales con árboles y palmeras aislados



d. Pasto corto (“pañños verdes” de la pista) y arboledas de pino y eucalipto



e. Pastizales con mayor densidad de arbustos y árboles



f. Rebrote de espinal con arbustivas en el sector Norte del aeropuerto

Figura 4: Cobertura vegetal de “Aeropuerto” y sus inmediaciones.



a. Zona norte del aeropuerto con rebrotes y arboles pequeños de ñandubay y espinillos



b. Alambrado perimetral que rodea todo el aeropuerto con murete de hormigón



c. Paños verdes de la zona de la pista y pastizales



d. El tero común es una de las aves siempre presente en el aeropuerto



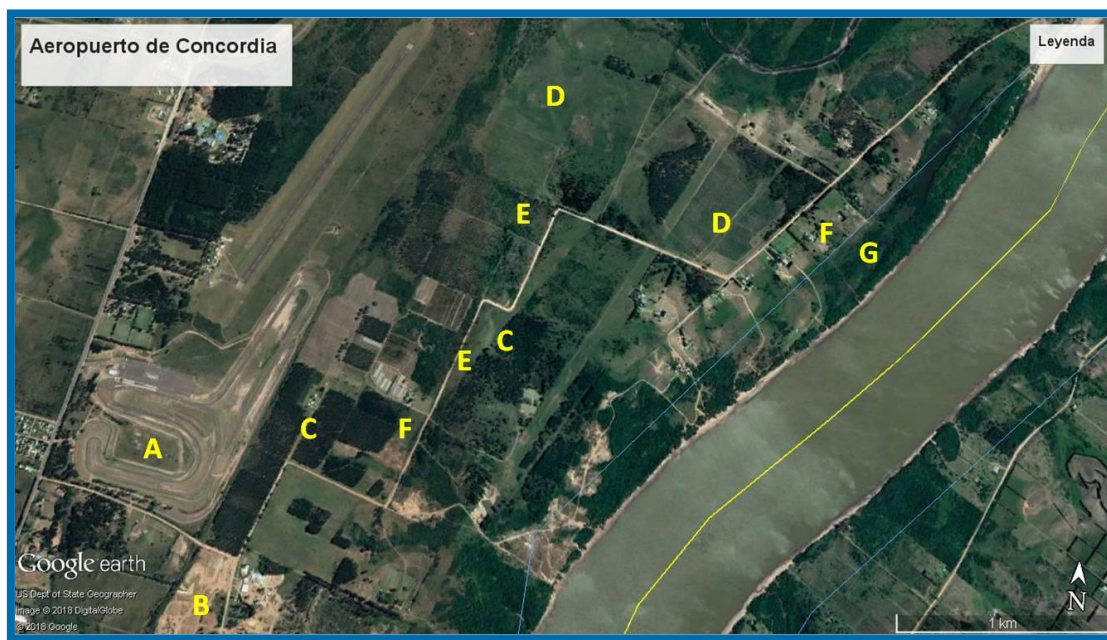
e. Zona de la torre de control y demás construcciones del aeropuerto



f. Zona de las termas vecina del aeropuerto.

La zona productiva o sector (ii) presenta un mosaico de ambientes muy heterogéneo. La mayor parte de la superficie corresponde a campos ganaderos y forestaciones, y en menor medida cultivos. La ganadería en esta zona se desarrolla en sabanas de ñandubay, en palmares abiertos o en pastizales. Estos ambientes tienen características de vegetación secundaria, donde la fisonomía es mantenida por el pastoreo de ganado y la recurrencia del fuego para lograr rebrotes de pastos palatables para las vacas. En el entorno próximo del aeropuerto, especialmente hacia el norte y este, hay un importante desarrollo de actividad forestal con grandes plantaciones de eucaliptos y pinos. La presencia de forestaciones recién implantadas indica que la actividad se encuentra en expansión. Algunas plantaciones en torno a los sitios urbanos o turísticos se utilizan como espacio recreativo o parque público, tal como el parque que se encuentra en el predio del aeropuerto. La agricultura corresponde principalmente a unas pocas plantaciones de cítricos, y arándanos. Finalmente en este sector también se observa en torno al aeropuerto un sector urbanizado constituido por la Villa Zorraquín y las Termas de Concordia con un desarrollo turístico importante en torno a las aguas termales.

Figura 5: Sector de “Entorno” productivo del aeropuerto.



A. Autódromo; B. Empresa minera; C. Plantaciones forestales; D. Campos ganaderos; E. Arbustales; F. Palmar abierto; G. Reserva Municipal Avayuvá.

Fuente: elaboración propia con base a imágenes de Google Earth, 2018.

Figura 6: Sector de “Entorno” productivo del aeropuerto.



a. Autódromo



b. Empresa minera



c. Plantaciones forestales



d. Arbustales



e. Arbustales



f. Pastizales.

Figura 7: Sector de “Entorno” productivo del aeropuerto.



a. Zonas invadidas con arbustos y con acacia negra



b. Zonas de pastoreo



c. Palmar abierto en la reserva Avayuvá



d. Camping “La tortuga alegre” en el borde del arroyo ayuí



e. Cartel de la reserva

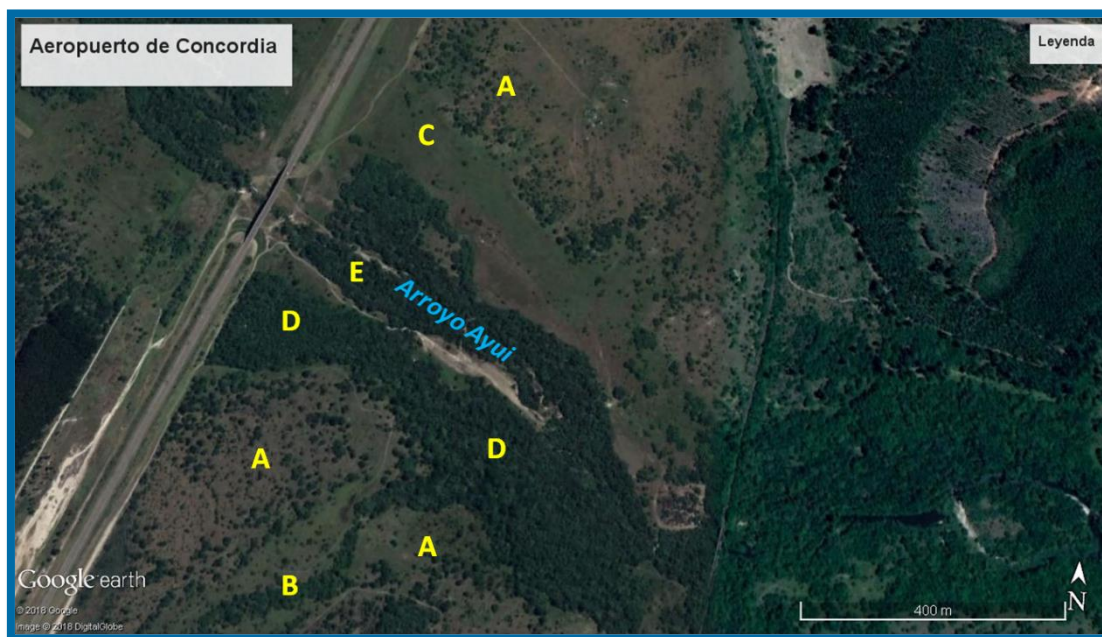


f. Zona de cabañas de pescadores

El sector (iii) ubicado entre el aeropuerto y el arroyo ayuí grande tiene una pendiente leve que discurre desde el límite del aeropuerto hacia el arroyo. Sobre dicha zona, primero se observa

un ambiente de Espinal abierto y degradado, con árboles de ñandubay y espinillos pequeños (<5m de alto), muy separados entre sí. La matriz que rodea a estos árboles es un pastizal denso, de baja altura (<50cm) porque se ha retirado el ganado hace algunos meses. En algunos sectores esta matriz entre los árboles está siendo ocupada por arbustivas nativas (*Baccharis* spp.) y exóticas. El avance de las arbustivas alcanza a ingresar en el sector Noroeste y Oeste del aeropuerto y se ha generado un ambiente cerrado (inaccesible) a lo largo de todo ese sector perimetral. Este ambiente del sector (iii) se desarrolla por el retiro del ganado, sino se observaría la fisonomía típica de la región denominada “sabana tipo parque” que es posible observar en otros sitios cercanos que están siendo utilizados para la ganadería.

Figura 8: Sector “Ayuí”.



A. Sabana de Espinal abierta degradado; B. Bosque de Espinal degradado cerrado con arbustivas; C. Sabana de Espinal tipo “parque” con pastoreo; D. Bosque dominado de Acacia Negra, ocupa sectores más bajos de Espinal; E. Bosque de galería del arroyo cubierto de Acacia Negra.

Fuente: elaboración propia con base a imágenes de Google Earth, 2018.

En toda esta planicie a partir de los 50-100m desde el alambrado perimetral del aeropuerto hacia el arroyo, la vegetación de espinal degradada antes descrita se mezcla con ejemplares más o menos dispersos de Acacia Negra (*Gleditsia triacanthos*) que es una planta leguminosa exótica invasora. Esta planta se va haciendo cada vez más numerosa y densa a medida que nos acercamos al arroyo, sustituyendo totalmente a la vegetación del espinal hasta llegar al mismo.

Este gradiente de vegetación se puede apreciar desde todas las vistas al arroyo que se pueden hacer desde varios de los puentes o zonas elevadas, ya que en esta época las hojas de la Acacia Negra presentan un color amarillo intenso muy característico y se puede observar bien en contraste con la vegetación nativa. Esta invasión de Acacia Negra no ocurre solo en el arroyo

Ayuí, sino que se observa en casi todos los arroyos de la provincia de Entre Ríos y de Buenos Aires que se encuentran en zonas más pobladas.

Finalmente en el borde del arroyo se pueden observar árboles nativos pertenecientes a la unidad de vegetación del bosque en galería, pero también, estos se observan en menor abundancia y están intercalados o completamente rodeados de los ejemplares de Acacia Negra. En algunos sectores la Acacia Negra ya ha sustituido completamente los árboles del bosque en galería.

El estado en general de los ambientes es degradado, tanto por su uso actual o pasado. No se observaron con hábitat crítico para especies amenazadas.

Figura 9: Aves del arroyo Ayuí.



Urraca común (Cyanocorax chrysops)

Figura 10: Sector “Ayuí”.



a. Sabana de Espinal abierta degradado



b. Bosque de Espinal degradado cerrado con arbustivas y acacia negra



c. Bosque de Espinal degradado cerrado con arbustivas y acacia negra



d. Sabana de Espinal tipo “parque” con pastoreo



e. Bosque dominado de Acacia Negra, ocupa sectores más bajos de Espinal (derecha) y sector de Bosque de galería del arroyo (izquierda).

Figura 11: Sector “Ayui”.



a. Bosque de rebrote de acacia negra ocupando el espacio del bosque nativo cerca del arroyo.



b. Detale de las espinas de la acacia negra.

Figura 12: Sector “Ayuí”.



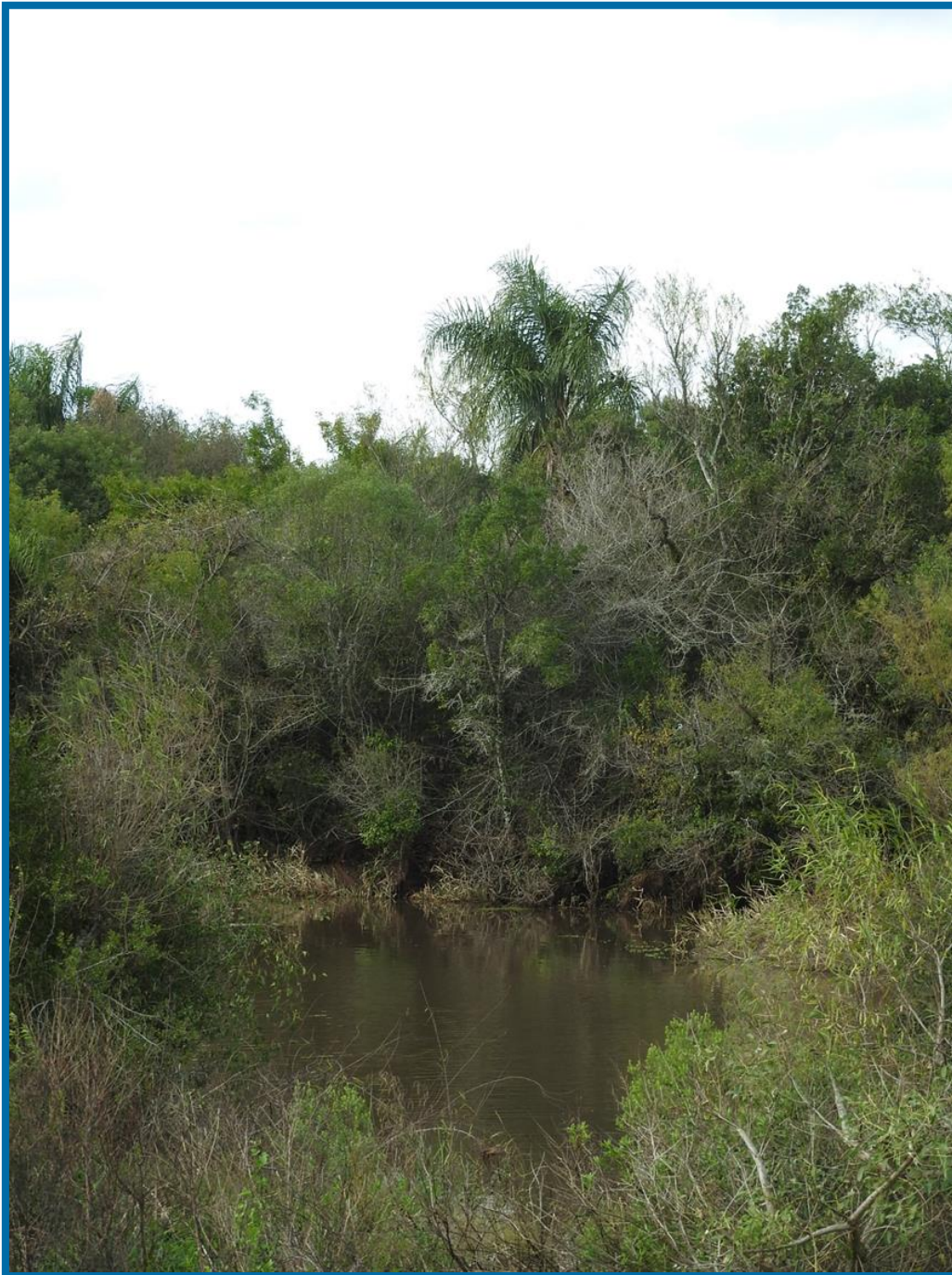
Vista de bosques de espinal sobre del arroyo Ayuí.

Figura 13: Sector “Ayui”.



Vista de bosques de galería inundados sobre del arroyo Ayui.

Figura 14: Sector “Ayui”.



Vista de bosques en galería sobre del arroyo Ayui, en la reserva Ayui Grande de Forestal Argentina SA, ubicada a la altura del arroyo en el cruce con la Ruta Nacional 14. Se puede apreciar la estructura del bosque alto, sin acacia negra y con varios estratos a diferencia del bosque en galería de la zona del aeropuerto que está degradado.

4 Relevamiento de aves en el área del proyecto

Se realizaron observaciones de aves en los tres sectores definidos en el área del proyecto. Las observaciones fueron realizadas en las dos modalidades: a) registros acumulados de observaciones durante las recorridas para obtener un panorama amplio de la riqueza de especies y, b) conteos de puntos para estandarizar las estimaciones de riqueza, diversidad, y abundancia, y poder hacer inferencias de aspectos ecológicos relevantes entre los distintos sectores analizados.

4.1 Comparación de comunidades de aves

Los conteos de puntos (10 por cada sector separados por un mínimo de 200m, 10 minutos de duración y un radio de detección de 50 metros) permitieron comparar la riqueza, abundancia, diversidad (Índice de Shannon), y la proporción de especies indicadoras de disturbios.

Tabla 1: Atributos de las comunidades de aves observadas en el área del proyecto

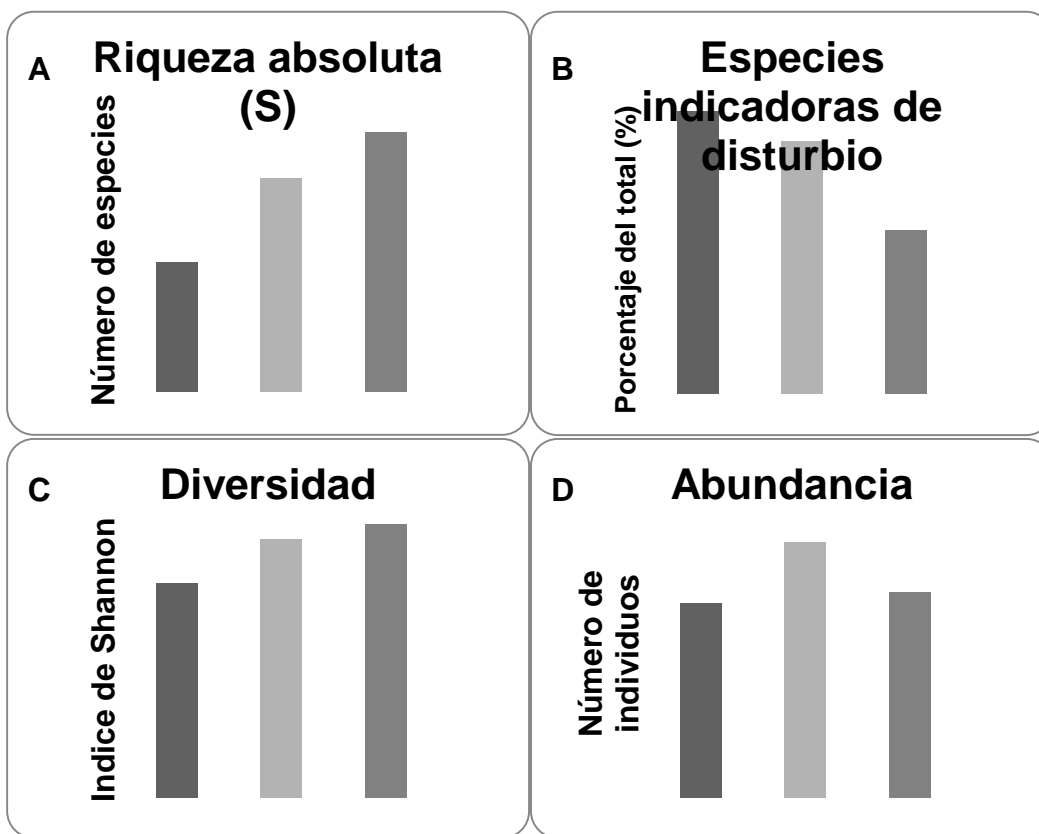
	AEROPUERTO	ENTORNO	AYUI
Riqueza Absoluta (S)	17	28	34
Abundancia absoluta	54	71	57
Riqueza de especies Indicadoras de disturbio (I)	13	19	15
Proporción de especies Indicadoras (%)	76%	68%	44%
Diversidad (Shannon)	2.60	3.13	3.32

La mayor riqueza y diversidad de especies se encuentran en el sector del arroyo Ayuí. El sector del entorno agrícola-ganadero-forestal presenta una riqueza y diversidad similar al sector del arroyo, aunque la composición de especies es diferente y en los valores absolutos es levemente inferior. El sector del predio del aeropuerto presenta los valores más bajos de riqueza de especies y de diversidad (Tabla 1, Figura 14).

La abundancia (medida como número total de individuos registrados en los conteos) es mayor en el sector del entorno productivo del aeropuerto. La abundancia entre el sector del aeropuerto y el sector del arroyo Ayuí es muy similar, pero la composición de especies es diferente. En el aeropuerto las aves más abundantes fueron el chimango (*Milvago chimango*) y la paloma picazuro (*Columba picazuro*).

El porcentaje de especies indicadoras de disturbios es alto en los tres sectores analizados. Resulto máximo en el sector del aeropuerto, y un poco más bajo en el sector productivo del entorno. En el sector del arroyo Ayuí la proporción de especies indicadoras de disturbios es la más baja de toda el área del proyecto visitada.

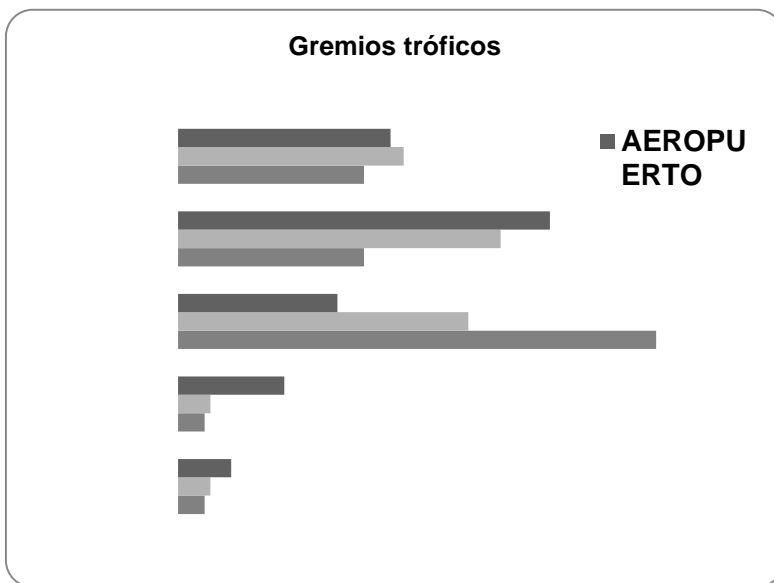
Figura 15: Comparación de los estimadores ecológicos de las comunidades de aves observadas en el área de influencia del proyecto.



A. Riqueza absoluta de especies de aves, B. Especies indicadoras de disturbio (sensu Parker et al. 1996), C. Índice de Diversidad de Shannon, D. Abundancia absoluta como número total de individuos registrados en los conteos.

Con respecto a los gremios tróficos se observa una composición similar entre los tres sectores, con una mayor proporción de especies insectívoras en el sector del arroyo Ayuí (Figura 15). En este sector también se observó durante las recorridas la presencia de bandadas mixtas (multiespecíficas) de aves del bosque conformada por especies como *Myiothlypis leucoblepharus*, *Thamnophilus caeruleus*, *Basileuterus culicivorus*, *Lepidocolaptes angustirostris*. En el sectores de Entorno se observan bandadas de granívoros (palomas) y omnívoros (tordos, músicos) que aprovechan recursos que proveen los campos productivos.

Figura 16: Comparación de la proporción de los gremios tróficos en cada sector del área de influencia del proyecto



4.2 Inventario de aves

Tanto la época del año para la realización del muestreo, como las malas condiciones del tiempo (mucho lluvia y bajas temperaturas), no fueron las ideales para el muestreo de avifauna. Sin embargo, durante todas las recorridas realizadas y durante los conteos de puntos se pudieron observar o escuchar 77 especies de aves en el área del proyecto (los tres sectores definidos, Tablas 2 y 3).

Durante esta visita al área del proyecto no se observaron aves categorizadas como amenazadas a nivel nacional o internacional. Tampoco se observaron hábitats críticos que pudieran ser utilizados por alguna de las especies amenazadas que están citadas para el norte – este de la provincia de Entre Ríos.

5 CONCLUSIONES

Los ambientes naturales en el área del proyecto se encuentra altamente modificada por las actividades humanas, tanto las productivas en el sector este y norte, como las urbanizaciones del sector oeste, y por supuesto, la intervención más intensiva en el aeropuerto. El único sector que presenta mayor biodiversidad es el sector del arroyo Ayuí al norte del aeropuerto. A pesar del estado de degradación del bosque de ñandubay y bosque en galería por la invasión de exóticas y el uso de pastoreo, mantienen una alta diversidad de especies en relación a los otros sectores.

Los tres sectores estudiados presentan comunidades de aves que difieren en su composición y en sus atributos de riqueza, diversidad y abundancia que podrían estar relacionados con los tipos de hábitats presentes en cada sector (mayor/menor proporción de bosques) y el uso de la tierra.

En el sector del aeropuerto las especies más observadas son los chimangos y palomas que utilizan las arboledas de eucalipto como refugio y el sector de pasto corto de los paños verdes para alimentarse. También los teros están siempre presentes en los paños verdes de pasto corto.

El sector del aeropuerto presenta presencia y abundancia de algunas especies que fueron indicadas como de importancia para su monitoreo a futuro en relación al potencial riesgo de colisión que representan en caso de aumentar sus poblaciones. Otras aves del aeropuerto son mayormente passeriformes en bajo número y no tienen comportamientos que resulten riesgosos. No hay aves acuáticas, gaviotas, o jotes que son peligrosos para las operaciones aeronáuticas.

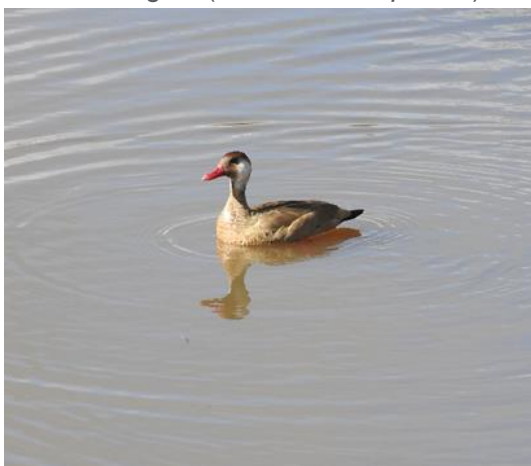
Figura 17: Aves observadas



a. Chingolo (*Zonotrichia capensis*)



b. Tordo músico (*Agelaioides flavus*)



c. Pato cutirí (*Amazonetta brasiliensis*)



d. Chiflón (*Syrigma sibilatrix*).

La comunidad de aves del sector productivo resultó la que tenía más individuos, y una alta proporción de especies indicadoras de disturbio, lo que podría deberse a la mayor disponibilidad de recursos de actividades productivas (presencia de granos, alimentos, frutales, pastoreo de ganado y rebrote de pastos, etc.).

La comunidad de aves del arroyo Ayuí fue la más rica, diversa y con menor proporción de especies indicadoras de disturbios. Esto podría deberse a la presencia del bosque de espinal degradado y el bosque de galería del arroyo, aunque sea todo un sector fuertemente invadido por la Acacia negra.

Se observaron dos bandadas mixtas en el bosque de galería del arroyo y una gran proporción de especies insectívoras. Esto podría deberse a que la estructura del hábitat es más compleja, con mayor número de especies nativas de plantas, con diferentes formas de vida y la presencia de estratos que ya no están representados en los sectores del aeropuerto y productivo.

No se observaron muchas especies de aves frugívoras y nectarívoras que son importantes para la regeneración del bosque nativo. Sin embargo, a nivel funcional es importante la presencia de bandadas mixtas. La presencia de bandadas mixtas en los bosques es un indicador de la

persistencia de un comportamiento social que es clave para el mantenimiento de la estructura de la comunidad de aves de los bosques, ya que las especies se congregan para realizar recorridos en búsqueda de alimento durante gran parte del año (por fuera de la época reproductiva), especialmente en periodos fríos del año, temporales o de escasez de comida debido a la estacionalidad y fluctuación de los recursos (Munn y Terborgh, 1979). El fenómeno ocurre a través de un mecanismo de convocatoria bien conocido que está dado por las denominadas “especies nucleares” que vocalizan activamente y atraen al resto de las especies a la bandada. La búsqueda de alimento se hace de esta manera más efectiva en los días de frío y lluvia ya que, por un lado, el movimiento de las aves moviliza a su paso a los insectos haciéndolos más conspicuos para su captura y, además, ante la presencia de un depredador las especies dan rápidamente señales de alarma y la bandada se dispersa. La especie que “nuclea” las bandadas de esta región es el Arañero silbador (*Myiothlypis leucoblepharus*) que fue observada y oída durante la visita al área.

Durante los recorridos realizados en el área del proyecto y durante los conteos de puntos realizados, no se registraron especies de aves categorizadas como amenazadas o endémicas a nivel nacional o internacional. Tampoco se observaron sitios o hábitat críticos que pudieran mantener poblaciones de algunas de estas especies.

6 BIBLIOGRAFIA

- Bibby, C.J., N.D. Burgess y D. Hill. 1992. *Bird census techniques*. Academic Press, Cambridge
- Birdlife International. 2018. *Threatened birds of the world*. Species factsheets. <<http://www.birdlife.org>>
- del Hoyo, J., Elliott, A., Sargatal, J., Christie, D.A. & de Juana, E. (eds.) 2018. *Handbook of the Birds of the World Alive*. Lynx Edicions, Barcelona. (<http://www.hbw.com/> on 4 June 2018).
- Munn, C. A. y Terborgh, J. W. 1979. Multispecies territoriality in Neotropical foraging flocks. *Condor* 81: 338-347.
- Narosky, T., y D. Yzurieta. 2010. *Guía para la identificación de las aves de Argentina y Uruguay*. Vasquez Mazzini Editores. Buenos Aires.
- Parker, T. A., III, y B. Bailey. 1991. A rapid biological assessment of the Alto Madidi region, and adjacent areas in northern La Paz, Bolivia. RAP Working Papers 1. Conservation International, Washington, DC.
- Parker, T. A., III, D. F. Stotz, y J. W. Fitzpatrick. 1996. Ecological and distributional databases. Pags. 113-436 en D. F. Stotz, J. W. Fitzpatrick, T. A. Parker III, y D. K. Moskowitz, *Neotropical birds: ecology and conservation*. University of Chicago Press, Chicago, Illinois.
- Ralph, C.J., G.R. Geupel, P. Pyle, T.E. Martin, Y D.F. Desante. 1993. *Handbook of field methods for monitoring landbirds*. Gen. Tech. Rep. PSW-GTR-144. Albany, CA: Pacific Southwest Research Station, Forest Service, U.S. Department of Agriculture.

Tabla 2: Listado de aves observadas en la visita a Concordia (mayo de 2018) con características de abundancia, estatus de residencia y nidificación según Torrano et al. 2017, alimentación y hábitat según del Hoyo et al. 2018, indicadoras de disturbio según Parker et al. 1996, y sector donde fue observada.

Nombre científico (Nombre vulgar)	Abundancia	Residencia	Nidificación	Alimentación	Habitat	Indicadora	AEROPUERTO	ENTORNO	AYUI
Nothura maculosa (Inambú Común)	IV	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE		X		x
Amazonetta brasiliensis (Pato Cutirí)	IV	R	N	HERBIVORO	ACUATICO				x
Phalacrocorax brasilianus (Biguá)	V	R	N	PISCIVORO	ACUATICO				x
Tigrisoma lineatum (Hocó Colorado)	IV	R	N	CARNIVORO	ACUATICO				x
Butorides striata (Garcita Azulada)	IV	R	N	CARNIVORO	ACUATICO				x
Bubulcus ibis (Garcita Bueyera)	V	R		CARNIVORO	ACUATICO				x
Ardea alba (Garza Blanca)	IV	R		CARNIVORO	ACUATICO				x
Syrigma sibilatrix (Chiflón)	IV	R	N	CARNIVORO	ACUATICO		x	x	x
Egretta thula (Garcita Blanca)	IV	R		CARNIVORO	ACUATICO				x
Plegadis chihi (Cuervillo de Cañada)	IV	R		CARNIVORO	ACUATICO		x	x	
Rostrhamus sociabilis (Caracolero)	IV	R		CARNIVORO	ACUATICO				x
Buteogallus meridionalis (Aguilucho Colorado)	III	R		CARNIVORO	TERRESTRE				x
Rupornis magnirostris (Taguató Común)	IV	R	N	CARNIVORO	TERRESTRE	I		x	x
Aramus guarauna (Carau)	IV	R	N	CARNIVORO	ACUATICO				x
Aramides ypecaha (Ipacaá)	IV	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE				x
Vanellus chilensis (Tero Común)	VI	R	N	CARNIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Himantopus melanurus (Tero Real)	IV	R		CARNIVORO	ACUATICO				x
Columba livia (Paloma Doméstica)	V	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I		x	x
Patagioenas picazuro (Paloma Picazuró)	V	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE		x	x	x
Patagioenas maculosa (Paloma Manchada)	V (+)	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE				x
Zenaida auriculata (Torcaza)	VI (+)	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Columbina picui (Torcacita Común)	V	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Guira guira (Pirincho)	V	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Chlorostilbon lucidus (Picaflor Común)	V	R	N	NECTARIVORO	TERRESTRE		x		

Nombre científico (Nombre vulgar)	Abundancia	Residencia	Nidificación	Alimentación	Habitat	Indicadora	AEROPUERTO	ENTORNO	AYUI
Megaceryle torquata (Martín Pescador Grande)	IV	R	N	PISCIVORO	ACUATICO				x
Chloroceryle amazona (Martín Pescador Mediano)	IV	R	N	PISCIVORO	ACUATICO				x
Veniliornis mixtus (Carpintero Bataraz Chico)	III	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Colaptes melanochloros (Carpintero Real)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE			x	x
Colaptes campestris (Carpintero Campestre)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I	x	x	
Caracara plancus (Carancho)	III (-)	R	N	CARROÑERO	TERRESTRE		x	x	x
Milvago chimango (Chimango)	IV	R	N	CARROÑERO	TERRESTRE	I	x	x	x
Falco sparverius (Halconcito Colorado)	IV	R	N	CARNIVORO	TERRESTRE		x		
Myiopsitta monachus (Cotorra)	VI	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Thamnophilus caerulescens (Choca Común)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Lepidocolaptes angustirostris (Chincho Chico)	IV	R		INSECTIVORO	TERRESTRE			x	x
Furnarius rufus (Hornero)	VI	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Anumbius annumbi (Leñatero)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE			x	
Asthenes baeri (Canastero Chaqueño)	III	R		INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Pseudoseiura lophotes (Cacholote Castaño)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Schoeniophylax phryganophila (Chotoy)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Synallaxis albescens (Pijú Cola Parda)	III	R		INSECTIVORO	TERRESTRE	I		x	x
Synallaxis frontalis (Pijú Frente Gris)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE		x		
Camptostoma obsoletum (Piojito Silbón)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I			x
Serpophaga nigricans (Piojito gris)	III	R		INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Serpophaga subcristata (Piojito Común)	IV	R		INSECTIVORO	TERRESTRE	I		x	x
Hemitriccus margaritaceiventer (Mosqueta Ojo Dorado)	III	R		INSECTIVORO	TERRESTRE				x
Xolmis irupero (Monjita Blanca)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I		x	
Machetornis rixosa (Picabuey)	V	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I	x	x	
Pitangus sulphuratus (Benteveo Común)	V	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
Cyanocorax chrysops (Urraca Común)	III (-)	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE				x
Troglodytes aedon (Ratona Común)	VI	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x

Nombre científico (Nombre vulgar)	Abundancia	Residencia	Nidificación	Alimentación	Habitat	Indicadora	AEROPUERTO	ENTORNO	AYUI
<i>Poliophtila dumicola</i> (Tacuarita Azul)	V	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE			x	x
<i>Turdus rufiventris</i> (Zorzal Colorado)	IV	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE	I	x		
<i>Turdus amaurochalinus</i> (Zorzal Chalchalero)	V	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE	I		x	x
<i>Mimus saturninus</i> (Calandria Grande)	V	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
<i>Mimus triurus</i> (Calandria Real)	III	Vi		INSECTIVORO	TERRESTRE	I			x
<i>Paroaria coronata</i> (Cardenal Común)	IV	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I			x
<i>Thraupis sayaca</i> (Celestino Común)	V	R	N	FRUGIVORO	TERRESTRE	I			x
<i>Pospiza nigrorufa</i> (Sietevestidos)	IV	R		OMNIVORO	TERRESTRE			x	
<i>Sicalis flaveola</i> (Jilguero Dorado)	V	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
<i>Sicalis luteola</i> (Misto)	IV	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE			x	
<i>Emberagra platensis</i> (Verdón)	IV	R		OMNIVORO	TERRESTRE				x
<i>Coryphospingus cucullatus</i> (Brasita de Fuego)	III	R		GRANIVORO	TERRESTRE				x
<i>Saltator similis</i> (Pepitero Verdoso)	IV	R		GRANIVORO	TERRESTRE	I			x
<i>Saltator aurantirostris</i> (Pepitero de Collar)	IV	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE			x	x
<i>Ammodramus humeralis</i> (Cachilo Ceja Amarilla)	IV	R		GRANIVORO	TERRESTRE	I		x	x
<i>Zonotrichia capensis</i> (Chingolo)	VI	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE		x	x	x
<i>Piranga flava</i> (Fueguero Común)	IV	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE			x	
<i>Setophaga pitayumi</i> (Pitayumí)	IV	R	N	INSECTIVORO	TERRESTRE				x
<i>Myiothlypis leucoblephara</i> (Arañero Silbón)	IV	R		INSECTIVORO	TERRESTRE				x
<i>Basileuterus culicivorus</i> (Arañero Coronado Chico)	IV	R		INSECTIVORO	TERRESTRE				x
<i>Icterus pyrrhopterus</i> (Boyerito)	IV	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE				x
<i>Agelaioides badius</i> (Tordo Músico)	V	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE	I	x	x	x
<i>Molothrus rufoaxillaris</i> (Tordo Pico Corto)	IV	R		OMNIVORO	TERRESTRE	I		x	
<i>Molothrus bonariensis</i> (Tordo Renegrado)	VI	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE	I	x	x	
<i>Spinus magellanicus</i> (Cabecitanegra Común)	IV	R	N	GRANIVORO	TERRESTRE	I	x	x	
<i>Passer domesticus</i> (Gorrión)	VI	R	N	OMNIVORO	TERRESTRE			x	
Total: 77 especies						30	28	38	61

Tabla 3: Listado de aves observadas en la visita a Concordia (mayo de 2018) y los registros en los conteos de puntos en cada sector (A, aeropuerto; E, entorno productivo; Y, arroyo Ayui). Se indica el número de individuos detectados en cada punto.

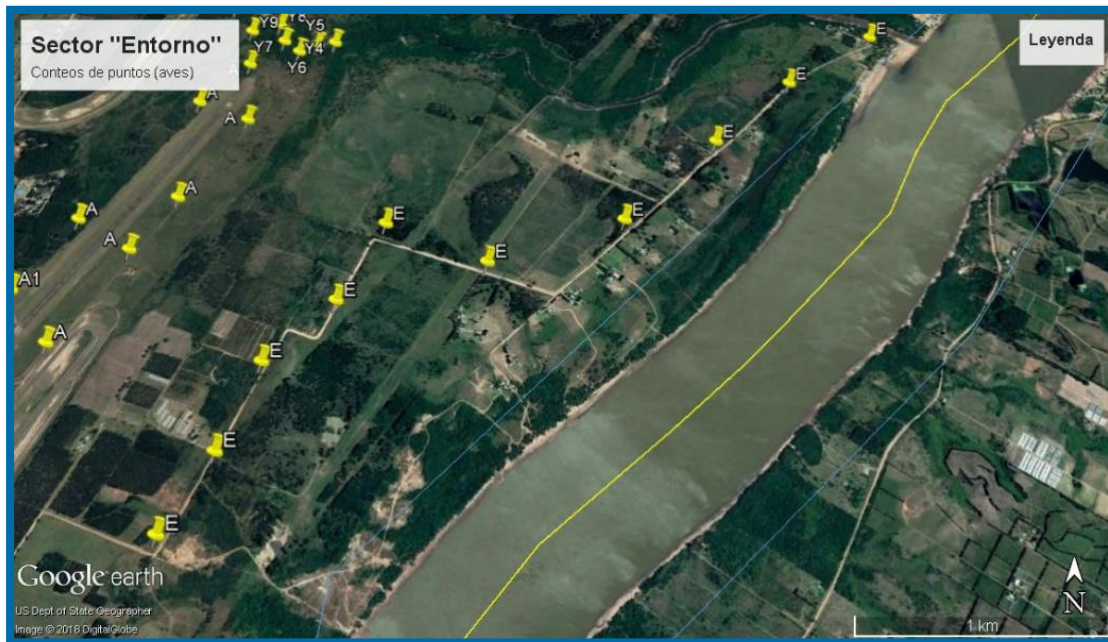
Nombre científico (Nombre vulgar)	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	AB	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	AB	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	AB
Nothura maculosa (Inambú Común)			1				1				2											0											0
Amazonetta brasiliensis (Pato Cutirí)											0											0											0
Phalacrocorax brasilianus (Biguá)											0											0											0
Tigrisoma lineatum (Hocó Colorado)											0											0											0
Butorides striata (Garcita Azulada)											0											0											0
Bubulcus ibis (Garcita Bueyera)											0											0											0
Ardea alba (Garza Blanca)											0											0											0
Syrigma sibilatrix (Chiflón)					1					1	2											0											0
Egretta thula (Garcita Blanca)											0											0											0
Plegadis chihi (Cuervillo de Cañada)											0											0											0
Rostrhamus sociabilis (Caracolero)											0											0											0
Buteogallus meridionalis (Aguilucho Colorado)											0											0											0
Rupornis magnirostris (Taguató Común)											0											0											0
Aramus guarauna (Carau)											0											0	1										1
Aramides ypecaha (Ipacaá)											0											0											0
Vanellus chilensis (Tero Común)				1				1			2	1									1	2											0
Himantopus melanurus (Tero Real)											0											0											0
Columba livia (Paloma Doméstica)											0											0											0
Patagioenas picazuro (Paloma Picazuró)	2						6				8							2	1			3							1	2			3
Patagioenas maculosa (Paloma Manchada)											0											0											0
Zenaida auriculata (Torcaza)							2				2											0							2				2

Nombre científico (Nombre vulgar)	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	AB	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	AB	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	AB
Columbina picui (Torcacita Común)		2									2			2			2					4						2					2
Guira guira (Pirincho)		5							1		6	2								4		6									3		3
Chlorostilbon lucidus (Picaflor Común)											0											0											0
Megaceryle torquata (Martín Pescador Grande)											0											0											0
Chloroceryle amazona (Martín Pescador Mediano)											0											0											0
Veniliornis mixtus (Carpintero Bataraz Chico)											0											0					1						1
Colaptes melanochloros (Carpintero Real)											0		1					1				2	2										2
Colaptes campestris (Carpintero Campestre)											0											0											0
Caracara plancus (Carancho)											0											0											0
Milvago chimango (Chimango)				8							8						1					1				1							1
Falco sparverius (Halconcito Colorado)											0											0											0
Myiopsitta monachus (Cotorra)											0											0			5								5
Thamnophilus caeruleus (Choca Común)											0											0		1									1
Lepidocolaptes angustirostris (Chinchero Chico)											0											0		1									1
Furnarius rufus (Homero)	2							2			4			2							2	4	1								2		3
Anumbius annumbi (Leñatero)											0		2									2											0
Asthenes baeri (Canastero Chaqueño)											0											0							1				1
Pseudoseisura lophotes (Cacholote Castaño)											0											0				1							1
Schoeniophylax phryganophila (Chotoy)											0											0			1								1
Synallaxis albescens (Pijui Cola Parda)											0	1										1									1		1
Synallaxis frontalis (Pijui Frente Gris)											0											0											0

Nombre científico (Nombre vulgar)	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	AB	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	AB	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	AB	
Camptostoma obsoletum (Piojito Silbón)											0											0										1	1	
Serpophaga nigricans (Piojito gris)											0											0	1										1	
Serpophaga subcristata (Piojito Común)											0								1			1					1						1	
Hemitriccus margaritaceiventer (Mosqueta Ojo Dorado)											0											0						1					1	
Xolmis irupero (Monjita Blanca)											0					2						2											0	
Machetornis rixosa (Picabuey)	1										1		1									1											0	
Pitangus sulphuratus (Benteveo Común)				1		1		1			3	1				1		1	1			1	5		1					1				2
Cyanocorax chrysops (Urraca Común)											0											0		2										2
Troglodytes aedon (Ratona Común)										1	1		1	1			1					3			1									1
Poliophtila dumicola (Tacuarita Azul)											0											0							1					1
Turdus rufiventris (Zorzal Colorado)		1									1											0												0
Turdus amaurochalinus (Zorzal Chalchalero)											0	1										1	1											1
Mimus saturninus (Calandria Grande)											0				1							1			1									1
Mimus triurus (Calandria Real)											0											0												0
Paroaria coronata (Cardenal Común)											0											0												0
Thraupis sayaca (Celestino Común)											0											0												0
Poospiza nigrorufa (Sietevestidos)											0											1	1											0
Sicalis flaveola (Jilguero Dorado)						1					1										1	1												0
Sicalis luteola (Misto)											0					2			3			5												0
Embernagra platensis (Verdón)											0											0												0
Coryphospingus cucullatus (Brasita de Fuego)											0											0									2			2
Saltator similis (Pepitero Verdoso)											0											0	1											1

Nombre científico (Nombre vulgar)	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	AB	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	AB	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	AB
Saltator aurantirostris (Pepitero de Collar)											0			1								1								1			1
Ammodramus humeralis (Cachilo Ceja Amarilla)											0							1				1											0
Zonotrichia capensis (Chingolo)			1				1				2	1	1									2							1				1
Piranga flava (Fueguero Común)											0				2							2											0
Setophaga pitiayumi (Pitiayumi)											0											0											0
Myiothlypis leucoblephara (Arañero Silbón)											0											0		1									1
Basileuterus culicivorus (Arañero Coronado Chico)											0											0		1									1
Icterus pyrrhopterus (Boyerito)											0											0			2								2
Agelaioides badius (Tordo Músico)					4					1	5		4				2					6				4		3					7
Molothrus rufoaxillaris (Tordo Pico Corto)											0			2								2											0
Molothrus bonariensis (Tordo Renegrido)					2		2				4			2						2		4											0
Spinus magellanicus (Cabecitanegra Común)											0				2			3				5											0
Passer domesticus (Gorrion)											0	2										2											0
	5	8	2	10	7	2	12	4	1	3	54	9	10	10	5	5	6	8	6	7	5	71	7	7	10	6	1	6	7	6	4	3	57

Figura 18: Ubicación de los conteos de puntos en los tres sectores relevados.







Evaluación Ambiental y Social (ESA) del Aeródromo de Concordia

Informe de Consulta Significativa

Banco Interamericano de Desarrollo

05 de Julio, 2018

Version 1.0

Contenido

1	Introducción	3
2	Mapeo de actores involucrados en el proyecto	4
3	Convocatoria a la Consulta	16
4	Desarrollo de la Consulta.....	18
5	Anexo 1. Acuse de recibo de las invitaciones a la consulta	22
6	Anexo 2. Publicación de la convocatoria a la consulta en el periódico El Sol	72
7	Anexo 3. Presentaciones de la consulta.....	77
8	Anexo 4. Acta de la Consulta labrada por la Secretaría de Ambiente de Entre Ríos	99
9	Anexo 5. Lista de asistencia a la consulta	102
10	Anexo 6. Registro fotográfico de la consulta	105
11	Anexo 7. Publicaciones en medios de comunicación.....	106
12	Anexo 8. Carta del Intendente de Salto	107

1 Introducción

La Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP 703) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), indica que como parte del proceso de evaluación ambiental, las operaciones clasificadas bajo la Categoría “B” como es el caso del presente proyecto, requieren consultas con las partes afectadas y la consideración de sus puntos de vista. Asimismo, la Política señala que dichas consultas deben realizarse al menos una vez, preferentemente durante la preparación o revisión del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), con el fin de proveer información, recopilar comentarios y ajustar la evaluación y las medidas del PGAS. (BID; 2006)¹

Este proceso se denomina Consulta Significativa e *“implica que las partes involucradas están dispuestas a dejarse influir en sus opiniones, actividades y planes, y considerarlos en un grado razonable, de lo que emergen acciones concretas que toman en cuenta las inquietudes e intereses de las demás partes”*. (BID; 2007)²

El presente Informe detalla el proceso de Consulta Significativa llevado a cabo en el marco del Programa de Integración Binacional de Salto Grande, para el Proyecto de Readecuación del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui (Concordia, Entre Ríos).

¹ Banco Interamericano de Desarrollo. 2006. Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias. Disponible en: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politicas-operativas-sectoriales%2C6194.html>. Revisado 10.07.2018.

² Banco Interamericano de Desarrollo. 2007. Lineamientos de implementación de la Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias. Disponible en: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politicas-operativas-sectoriales%2C6194.html>. Revisado 10.07.2018.

2 Mapeo de actores involucrados en el proyecto

El proceso de consulta se inició con el análisis de los actores involucrados en la operación, el cual consistió en identificarlos y caracterizarlos como interesados o afectados³ por el proyecto de acuerdo a su vinculación con el mismo. Esta tarea fue desarrollada conjuntamente entre el Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos, proponente del proyecto, y la Administración General del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui, perteneciente a la Municipalidad de Concordia.

A continuación se presenta el Mapa de actores involucrados en el proyecto.

³ Las partes afectadas son individuos, grupos de individuos o comunidades que puedan ser impactadas directamente por una operación financiada por el Banco. Estos impactos pueden ser positivos o negativos. Las partes interesadas son individuos o grupos que han expresado apoyo o preocupación en relación a operaciones financiadas por el Banco, ya sean propuestas o existentes. (Banco Interamericano de Desarrollo. 2007. Lineamientos de implementación de la Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias. Disponible en: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politicas-operativas-sectoriales%2C6194.html>. Revisado 10.07.2018.).

Tabla 1: Mapa de actores involucrados en el proyecto

ACTOR	DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
BINACIONAL			
Comisión Técnica Mixta de Salto Grande (CTM)	Organismo Binacional creado por la República Argentina y la República Oriental del Uruguay para el aprovechamiento de los rápidos del río Uruguay en la zona de Salto Grande. Gestiona el Complejo Hidroeléctrico de Salto Grande.	Delegación Uruguay Presidente: Ing. Gabriel Rodríguez. (+598) 47326131 / 29020085 Delegación Argentina Presidente: Sr. Roberto D. Niez niezr@saltogrande.org (+54) 0345 156268866	Interesado
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY			
Dirección Nacional de Aduanas	Organismo gubernamental responsable de organizar, dirigir y controlar los servicios de todas las dependencias aduaneras del país.	Administración Salto: Miguel Olivera molivera@aduanas.gub.uy	Afectado
Intendencia de Salto	Gobierno local de Salto.	Directora de Proyectos Especiales, Inversión y Desarrollo: Cra. Angelina Bazzano abazzano@salto.gub.uy (+598) 59099613014 Directora Departamento de Turismo: Sra. María Noel Rodríguez secretariaturismo@salto.gub.uy (+598) 59098050902	Afectado
Centro Comercial e Industrial de Salto (CCIS)	Institución gremial, social y de servicios que nuclea a los empresarios del departamento.	Gerente: Martín Apatie mapatie@ccisalto.com.uy (+598) 99730909	Interesado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
REPÚBLICA ARGENTINA				
Ministerio de Transporte	Administración Nacional de Aviación Civil Argentina (ANAC)	Organismo gubernamental descentralizado responsable de normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina.	Administración Nacional: Lic. Tomás Insausti tinsausti@anac.gob.ar (+54) 011 54235198 Jefe de Aeropuerto: Sr. Héctor Aldave haldave@anac.gob.ar (+54) 0345 7280019	Afectado
	Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)	Organismo gubernamental descentralizado responsable de fiscalizar y ejecutar infraestructura aeroportuaria; regular los servicios y las actividades comerciales e industriales; y supervisar y regular a los concesionarios y administradores aeroportuarios.	Jefe Dpto. Medio Ambiente: Ing. Gustavo Grinaldi ggrinaldi@orsna.gob.ar (+54) 011 20331958 Jefe de Operaciones y Seguridad Aeroportuaria: Lic. Pedro Páges ppages@orsna.gob.ar (+54) 011 43263887	Afectado
	Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA)	Sociedad del estado responsable de la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, y de las instalaciones, infraestructuras y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea.	Presidente y Gerente General: Dr. Agustín Rodríguez Grellet arodriguez@eana.com.ar Representante Concordia: Sra. Silvana Echezarreta sechazarreta@eana.com.ar (+54) 0345 15204387	Afectado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
Ministerio de Seguridad	Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA)	Institución policial con conducción civil responsable de proteger y resguardar la seguridad aeroportuaria.	Director Nacional: Dr. Alejandro Itzcovich Griot direccionnacional@psa.gob.ar	Afectado
Ministerio del Interior, Obras Públicas y Viviendas	Dirección Nacional de Migraciones (DNM)	Organismo gubernamental responsable de aplicar la normativa migratoria y de instrumentar las políticas públicas en la materia. Controla las entradas y salidas de personas del país y otorga residencias a los extranjeros.	Director Delegación Entre Ríos: Dr. Claudio Soria cmsoria@migraciones.gov.ar (+54) 0344 2417495	Afectado
Ministerio de Agroindustria	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (Senasa)	Organismo gubernamental descentralizado responsable de ejecutar las políticas nacionales en materia de sanidad y calidad animal y vegetal e inocuidad de los alimentos de su competencia, así como verificar el cumplimiento de la normativa vigente en la materia.	Director SENASA Concordia: Dr. Ignacio Cabrera ecabrera@senasa.gov.ar estudiojuridicoignaciocabrera@hotmail.com (+54) 0345 5202654	Afectado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
PROVINCIA ENTRE RÍOS				
Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios	Secretaría Ministerial de Planeamiento, Infraestructura y Servicios	Responsable de administrar y supervisar la ejecución del proyecto.	Secretario: Arq. Marcelo Richard arqrichard@gmail.com (+54) 0343 155340427 Coordinador de Proyectos: Arq. Cristian Brasseur cristian_brasseur@hotmail.com (+54) 0343 4209041 / 0343 154477685	Afectado
	Unidad Ejecutora Provincial	Responsable de ejecutar el proyecto.	Coordinador Ejecutivo: Arq. Adolfo Quinodoz adolfoquinodozarq@hotmail.com (+54) 0343 155016436	Afectado
Ministerio de Producción	Secretaría de la Producción	Organismo gubernamental responsable de promover el desarrollo productivo de la provincia. Participa en el Componente 1 del proyecto.	Secretario: Cdor. Álvaro Gabas (+54) 0343 155015778 Coordinador Gral: Dr. Alejandro Alfredo Petenatti (+54) 0343 154637314 Subsecretario de Industria: Cdor. Pablo Romero abloandresromero@hotmail.com (+54) 0343 156211694	Afectado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
	Secretaría de Ambiente	Autoridad de aplicación de la normativa ambiental provincial: Ley de Impacto Ambiental (N° 25675) y su Decreto reglamentario (N° 4977/09).	Dirección General y de Coordinación: Roberto Zabala rszabala@entrerios.gov.ar (+54) 0343 155340847 Director de Control y Fiscalización: Horacio Melo homelo@entrerios.gov.ar (+54) 03446 15506481 Coordinadora de Control y Fiscalización: Lic. Valeria González Wetzel valegw@outlook.es	Afectado
Gobernación	Secretaría de Turismo y Cultura	Organismo gubernamental responsable de implementar las políticas en materia turística y cultural en la provincia. Participa en el Componente 1 del proyecto.	Secretaria: Dra. Carolina Gaillard carolinagaillard@gmail.com Subsecr. de Planificación y Desarrollo Turístico: Sebastián Piloni sebastianpiloni@gmail.com (+54) 0343 154706680	Afectado
Comisión Administradora para el Fondo Especial de Salto Grande (CAFESG)		Organismo gubernamental responsable de administrar el fondo formado por los aportes provenientes del excedente derivado de la explotación del Complejo Hidroeléctrico de Salto Grande. Responsable de la ejecución del Componente 1 del proyecto.	Coordinador General: Arq. Roberto Acuña robertoacunia@yahoo.com.ar (+54) 0345 154931941	Afectado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
Departamento Federación	Municipio de Federación	Gobierno local de Federación.	Intendente: Carlos Cecco (03456) 481419	Afectado
	Municipio de Chajarí	Gobierno local de Chajarí.	Intendente: Dr. Pedro Jorge Galimberti intendente@chajari.gob.ar (03456) 420150 / 420135	Afectado
	Municipio de Santa Ana	Gobierno local de Santa Ana.	Presidente Municipal: Mario Guillermo Ramón Toler intendencia@santaana.gob.ar (03456) 15459650	Afectado
	Municipio de Villa del Rosario	Gobierno local de Villa del Rosario.	Intendente: Gustavo Fabián Zandoná (03456) 491000 / 491090	Afectado
	Municipio de Los Conquistadores	Gobierno local de Los Conquistadores.	Intendente: Alcides Miño (03458) 494082 / 494023	Afectado
	Municipio de San Jaime de la Frontera	Gobierno local de San Jaime de la Frontera.	Presidente Municipal: Felipe Salvador Balcaza (03458) 480516	Afectado
Departamento de Concordia	Municipio de Concordia	Gobierno local de Concordia.	Intendente: Enrique T. Cresto enriquecresto@hotmail.com	Afectado
	Municipio de Puerto Yerua	Gobierno local de Puerto Yerua.	Intendente: Alejandro Fabián Cevey secdegobiernopuertoyerua@gmail.com (0345) 4991002	Afectado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
	Municipio de Los Charrúas	Gobierno local de Los Charrúas.	Intendente: Ariel Roberto Panozzo Zenere (0345) 4907091 / 4907312	Afectado
	Municipio de La Criolla	Gobierno local de La Criolla.	Intendente: Luis Passarello (0345) 4900045	Afectado
	Municipio de Estancia Grande	Gobierno local de Estancia Grande.	Intendente: Daniel Lladós (345) 4211360 / 4903063	Afectado
	Municipio de Colonia Ayuí	Gobierno local de Colonia Ayuí.	Presidente Municipal: Julio E. Almada (0345) 4992030 / 4992920	Afectado
Departamento de Colón	Municipio de Colón	Gobierno local de Colón	Intendente: Dr. Mariano Rebord (+54) 03447 421950	Afectado
	Municipio de San José	Gobierno local de San José	Intendente: Irma Monjo 03447-470178 03447-470017	Afectado
	Municipio de Villa Elisa	Gobierno local de Villa Elisa.	Presidente Municipal: Mirta Graciela Bonnot (03447) 480020/139/160	Afectado
	Municipio de Ubajay	Gobierno local de Ubajay.	Intendente: Marcelo Darío Giménez secgobmuniubajay@gmail.com	Afectado

ACTOR		DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
CONCORDIA				
Municipalidad de Concordia	Secretaría de Desarrollo Humano, Salud y Medio Ambiente	Organismo gubernamental responsable de la aplicación de la normativa ambiental en el ámbito del Concordia.	Martín D. Armanazqui martinarmanazqui@gmail.com	Afectado
	Administración General del Aeropuerto Concordia	Organismo gubernamental responsable de la administración del Aeropuerto.	Gabriel Di Lauro dilaurogabriel@gmail.com (+54) 0345 4251603 / 154055343	Afectado
	Consejo Municipal de Producción	Organismo gubernamental que impulsa el desarrollo productivo local.	Presidente: Marcos Follonier mfollonier@concordia.gob.ar (+54) 0345 5282313	Interesado
	Ente Mixto Concordeinense de Turismo (EMCONTUR)	Organismo autárquico que promueve el desarrollo de la actividad turística local.	Presidente: Alfredo Francolini francolinialfredo@gmail.com (+54) 0345 4055212	Interesado
Aeropostas Argentinas		Concesionario del Aeródromo de Concordia.	Sr Rolando Moschitta aeroplantaconcordia@ypf.com (+54) 0341 6066532	Afectado
Ildarraz Hermanos SA		Concesionario del Aeródromo de Concordia.	lorena@ildarraz.com.ar (+54) 0345 4212040	Afectado
Aeroclub Concordia		Concesionario del Aeródromo de Concordia.	Instructor Alejandro Pusterla alejandropusterla@hotmail.com (+54) 0345 4070622	Afectado

ACTOR	DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
Baaer Aeronáutica	Concesionario del Aeródromo de Concordia.	Ing. F Bikkesbaker guri@baaer.com.ar (+54) 0221 6191087	Afectado
Auto Moto Club Concordia	Administrador del Autódromo de Concordia, el cual se emplaza dentro de los límites de la parcela perteneciente al Aeródromo de Concordia. Dichos terrenos han sido cedidos por la Municipalidad a través de Convenios de Comodato.	Vicepresidente: Leonardo Osengar (+54) 0345 4256054	Afectado
Club de Profesionales Universitarios Concordia	Club social y deportivo que se emplaza dentro de los límites de la parcela perteneciente al Aeródromo de Concordia. Dichos terrenos han sido cedidos por la Municipalidad a través de Convenios de Comodato.	Pedro Ayala (+54) 0345 4227718 / 154113322 administracion@profesionalesfutbol.com.ar	Afectado
Vertientes de Entre Río S.A.	Administrador del Complejo Termal Vertiente de la Concordia, el cual se emplaza dentro de los límites de la parcela perteneciente al Aeródromo de Concordia. Dichos terrenos han sido cedidos por la Municipalidad a través de Convenios de Comodato.	Gerente: Pedro Sena (+54) 0345 4251963 / 4251455 termas@concordia.com.ar	Afectado
Apart Hotel Termal del Lago	Prestador de servicios en el área de influencia del proyecto.	termaldellago@yahoo.com.ar (+54) 0345 4250066 / 4252211 / 154198179	Afectado

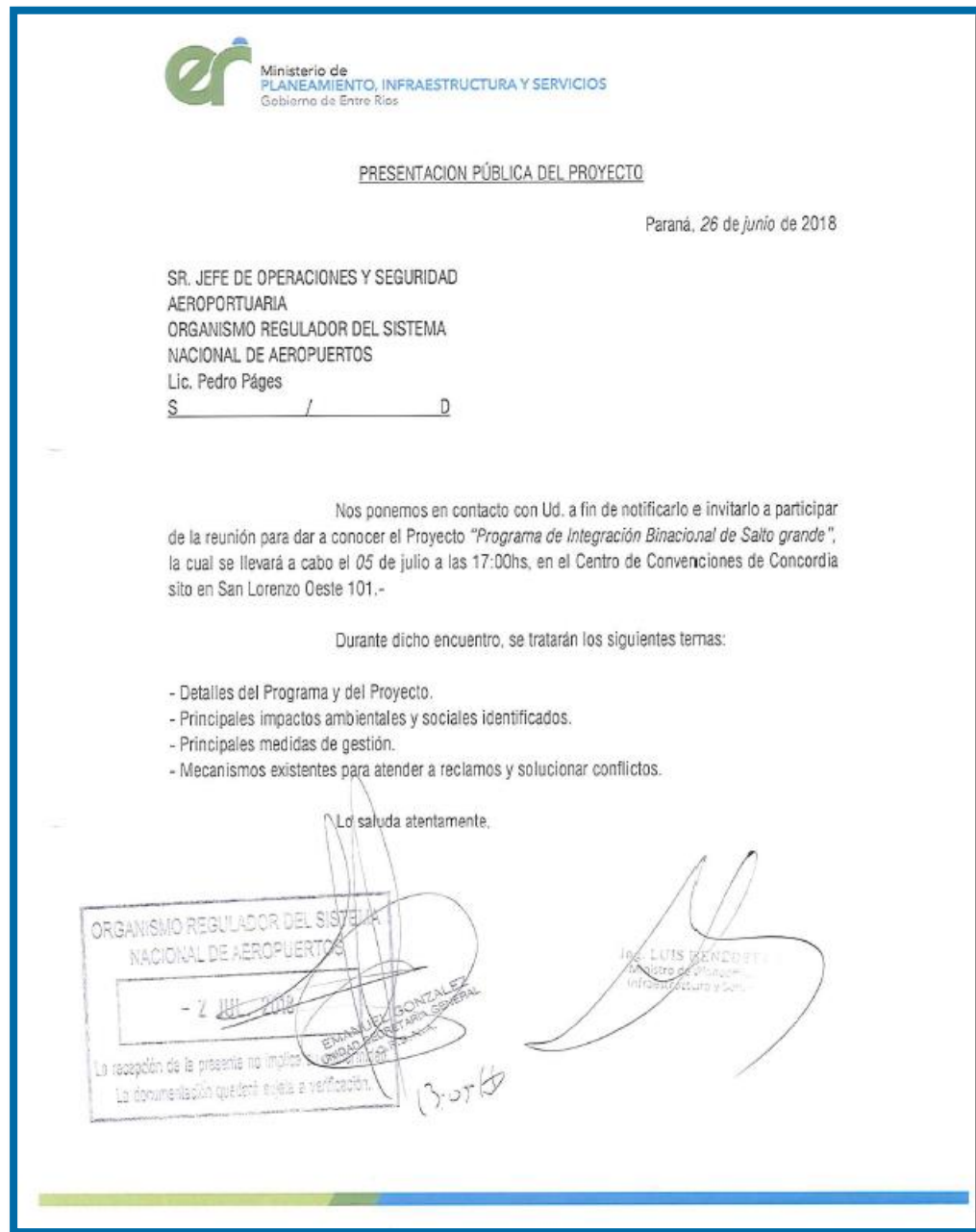
ACTOR	DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
Estación de Servicio YPF	Prestador de servicios en el área de influencia del proyecto.	Sr. Rolando Moschitta aeroplantaconcordia@ypf.com (+54) 0341 6066532	Afectado
Estación de Servicio del Lago	Prestador de servicios en el área de influencia del proyecto.	Sr. Rolando Moschitta aeroplantaconcordia@ypf.com (+54) 0341 6066532	Afectado
Club Los Yaros	Club social y deportivo localizado en el área de influencia del proyecto.	Tesorero: Silvio Martínez (+54) 0345 4250225 / 154113322	Afectado
Comisión Vecinal de Villa Zorraquín	Residentes en el área de influencia del proyecto.	Presidente Barrial: Miguel Haffner	Afectado
Barrio Privado Termal "Golondrinas"	Residentes en el área de influencia del proyecto.	Leonardo Sheik (+54) 0345 - 154089466	Afectado
Centro para el Estudio y Defensa de las Aves Silvestres (CEYDAS Concordia)	Organización No Gubernamental dedicada a la gestión conservacionista, la educación ambiental y la investigación en el área de influencia del proyecto.	Guillermo Treboux e-mail: guillermo.treboux@gmail.com	Interesado
Club de Observadores de Aves Garza Blanca Concordia (COA Garza Blanca Concordia)	Organización sin fines de lucro y de fomento a la cultura ambiental y de conservación en el área de influencia del proyecto.	Joaquín Ghiorzo e-mail: joaquina78@hotmail.com	Interesado
Fundación Hábitat y Desarrollo	Entidad civil sin fines de lucro que promueve el desarrollo sustentable en armonía con la naturaleza nativa y la protección de la misma. Promotor de un corredor biológico en el área de influencia del proyecto.	Gustavo Aparicio e-mail: gusaparicio@gmail.com	Interesado

ACTOR	DESCRIPCIÓN	CONTACTO	Vinculación con el Proyecto
INTA - Campo Anexo del Alambrado	Organismo público descentralizado dependiente del Ministerio de Agroindustria de la Nación que desarrolla capacidades para el sector agroindustrial. La sede de Concordia, promueve un corredor biológico en el área de influencia del proyecto.	Jorge Alejandro e-mail: alejandro.jorge@inta.gob.ar	Interesado
Comunidad Y'tu	Comunidad del Pueblo Charrúa residente en el área urbana de Concordia.	Gladys Do Nascimento (+54) 0345 5295443	Interesado
Centro de Industria, Comercio y Trabajo de Concordia	Asociación sin fines de lucro cuyo objeto es propender, con su acción, al desenvolvimiento de las fuerzas económicas del Departamento de Concordia, en todas las manifestaciones de comercio, industria y servicios.	Presidente: Diego Rodolfo Lago ccisc@concordia.com.ar (+54) 0345 4211551	Interesado
Asociación Citricultores Concordia	Entidad que representa y aglutina a los citricultores de la zona.	Presidente : Enrique Cecilio Taylor info@citricultoresconcordia.org (+54) 0345 4212178 / 4230854	Interesado
Cámara de Exportadores de Citrus del Noreste Argentino (CECNEA)	Institución sin fines de lucro que nuclea a los exportadores de Citrus fresco (mandarina, naranja y pomelo) de la región.	Presidente: Hugo D. Rodríguez camara@cecnea.com (+54) 0345 4230411	Interesado

3 Convocatoria a la Consulta

La convocatoria a la consulta se realizó a través de Notas de Invitación que fueron entregadas de manera personal a todos los actores involucrados (afectados e interesados) identificados. Las cartas de invitación se enviaron con una semana de antelación a la consulta. A continuación se presenta el modelo de invitación enviada y en el Anexo 1 el acuse de recibo de las invitaciones cursadas.

Figura 1: Nota de invitación a la Consulta



er Ministerio de PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR. JEFE DE OPERACIONES Y SEGURIDAD
AEROPORTUARIA
ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS
Lic. Pedro Páges
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS
- 2 JUL 2018
EMANUEL BONTALE
UNIDAD SECRETARIA GENERAL
Unidad de Asesoría

Ing. LUIS BONDISTE
Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios

La recepción de la presente no implica la documentación quedará sujeta a verificación.

Asimismo, de acuerdo a indicado por la Secretaría de Ambiente de Entre Ríos, a fin de dar cumplimiento al Decreto N° 4.977/09 que establece los procedimientos para el Estudio de Impacto Ambiental de las obras o actividades a desarrollarse en el territorio provincial que pudiera afectar el ambiente, la convocatoria a la comunidad en general se realizó a través de la publicación en medios de comunicación locales durante los cinco días previos a la consulta (entre el 30.06 y el 04.07 de 2018). A continuación (y en el Anexo 2) se presenta la publicación de la convocatoria realizada a través del periódico local El Sol, único de distribución diaria.

Figura 2: Publicación de la convocatoria a Consulta



4 Desarrollo de la Consulta

- Fecha: Jueves 06 de Julio de 2018.
- Hora: 17hs.
- Lugar: Centro de Convenciones de Concordia (San Lorenzo Oeste 101, Concordia, Entre Ríos)
- Programa:
 - Presentación Institucional (Ing. Luis A. Benedetto - Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos).
 - Presentación del Programa de Integración Binacional Salto Grande (Marcos Follonier - Presidente del Consejo Municipal de la Producción de Concordia).
 - Presentación del Proyecto de Readecuación del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui (Téc. Gabriel Di Lauro -Administrador del Aeropuerto de Concordia y Arq. Cristian Brasseur - Secretaría Ministerial de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de Entre Ríos).
 - Presentación de la Evaluación Ambiental y Social (Lic. Ma. Paz Córdova - RINA)
 - Consultas y sugerencias de los asistentes.

En el Anexo 3 se incluyen las presentaciones del Programa de Integración Binacional Salto Grande, del Proyecto de Readecuación del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui, y de la Evaluación Ambiental y Social, realizadas.

- Duración: 1hs. 20 min.
- Registro: El registro de la consulta se realizó por los siguientes medios:
 - Certificación de la Consulta por parte del Escribano Delegado de la Escribanía Mayor de Gobierno de la Provincia de Entre Ríos Sebastián Ibarra.
 - Acta de la Consulta labrada por la Secretaría de Ambiente de Entre Ríos. (ver Anexo 4)
 - Planilla de Asistencia. (ver Anexo 5)
 - Filmación de la Consulta.
 - Fotografías de la Consulta. (ver Anexo 6)
 - Publicaciones en medios de comunicación (ver Anexo 7)
- Consultas y sugerencias:

Los asistentes realizaron 8 intervenciones (3 de entidades públicas y 5 de entidades privadas). En todas se manifestó el apoyo al proyecto. A continuación se sintetizan los aportes, las preguntas y las respuestas realizadas

- Guillermo Benítez - Guía de Pesca de Concordia. Representante de ACTITUR (Asociación Concorinense de Trabajadores Independientes de Turismo)

Manifestó el apoyo de la Institución al proyecto en tanto estiman que el mismo es fundamental para el desarrollo turístico de la región. Consideran que las ofertas turísticas de la región no llega a muchos sectores del país como por ejemplo Salta, Mendoza, Neuquén y Río Negro, entre otros, ya que actualmente el traslado desde esas provincias a Entre Ríos implica un promedio de 15hs. de viaje por tierra. De este modo, los esfuerzos realizados por las empresas privadas y el sector público para promocionar las actividades turísticas de la región no resultan suficientes. En este marco, contar con un aeropuerto mejorará la conectividad y beneficiará el desarrollo del sector.

Para el caso particular de la pesca, posibilitará la apertura a un nuevo mercado muy importante en el sur de Brasil.

- Rolando Mosquita – Gerente de Aeropostas (Concesionario del Aeropuerto de Concordia. Empresa que opera la aeroplanta de YPF)

Manifestó el apoyo a la decisión política de las autoridades argentinas y uruguayas de llevar adelante el proyecto, al cual consideran fundamental para el desarrollo de toda la región. Asimismo, expresó el compromiso de acompañar el avance del proyecto y de las obras vinculadas al mismo, las cuales entienden que implicarán dificultades pero están predispuestos a colaborar para continuar brindando los servicios.

- María Isabel Mover – Presidente de la Asociación Hotelera y Gastronómica de Concordia

Manifestó el apoyo a la decisión política de desarrollar el proyecto, el cual consideran que beneficiará no sólo a la región sino a toda la costa del río Uruguay. Estiman que el nuevo aeropuerto permitirá diversificar los segmentos de turistas que recibirá la región, entre los cuales se encuentra el turismo de reuniones y convenciones, de pesca y de la actividad termal.

- José Pérsigo – Representante del Centro de Comercio, Industria y Servicios de Concordia

Manifestó el apoyo a la decisión política de desarrollar el proyecto, por la importancia que implicará para la región el desarrollo aéreo que posibilitará el nuevo aeropuerto, más allá de una conexión aérea directa entre Concordia y Buenos Aires como la que existió en años anteriores. Fundamentó su posición en las actuales consultas que se realizan desde distintos lugares del mundo, como España, sobre vuelos a Concordia; en la concurrencia de académicos colombianos a dictar cursos en la sede de la Universidad Tecnológica Nacional; y en el interés de compañías aéreas brasileñas en llegar a la región.

Realizó las siguientes preguntas: “¿Estamos hablando, en principio, de un aeropuerto exclusivamente de pasajeros, no de carga?; ¿El suelo que se va a reacondicionar y a replantear estaría previsto ya como para que si el día de mañana se extiende para carga, soporte un tema de carga?”; y “¿Qué tiempo se prevé el no funcionamiento del aeropuerto relacionado con el tiempo de la obra?”

Por último el Sr. Persigo sugirió suministrar con agua termal al aeropuerto y promocionarlo como el “primer aeropuerto de Argentina con agua termal”, a fin de impulsar el desarrollo de una de las actividades turísticas características de la región.

También señaló que en la historia compartida entre Concordia con Salto, han existido “olas de integración” como lo fue la construcción de la represa Salto Grande, la cual tuvo un importante consenso social. Indicó que el proyecto del aeropuerto podría ser una “nueva ola de integración” e incentivó a la conformación de una mesa de integración conformada por las instituciones y los gobiernos de ambos municipios, que trabaje en acciones que permitan que la integración continúe en el tiempo y se consolide.

La respuesta a la consulta del Sr. Persigo fue dada por el Sr. Di Lauro, quien explicó que el proyecto de extender la pista del aeropuerto a 2000 metros contempla el transporte de pasajeros y el de carga liviana. Al respecto indicó que se prevé un paquete estructural que permita a las aeronaves estar con “full pasajeros” y “full equipaje”. Además, señaló que actualmente el aeropuerto puede internacionalizarse, para lo cual la aeronave que desea llegar a Concordia, debe

comunicarlo 24hs. antes y se solicita la presencia de Aduana y de la Dirección Nacional de Migraciones en el aeropuerto.

En relación a la inactividad del aeropuerto por la obra de readecuación, no pudo dar precisiones en tanto el plazo de la etapa de construcción del proyecto no se encontraba definido al momento de la consulta. No obstante, comentó que en otros aeropuertos en obras se ha comenzado por readecuar el “sector tierra” (público) y luego se ha continuado con el “sector aire” (pista), reduciendo así el tiempo de inactividad de los aeropuertos y de los prestadores de servicios.

Finalmente, en relación a la provisión de agua potable en el aeropuerto, explicó que el Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA) solicitó al Municipio de Concordia como requisito para que el aeropuerto siguiera funcionando, la creación de una Administración, la conexión al agua potable, la colocación de un grupo electrógeno, entre otros, todas obras que ya se han realizado.

– Darío Hojman – Municipio de Concordia

Manifestó el apoyo al proyecto. Preguntó sobre soluciones posibles para el problema que presenta la niebla en el aeropuerto.

La respuesta fue dada por el Sr. Di Lauro, quien explicó que la solución es un ILS clase 3 como con el que cuenta el Aeropuerto Internacional de Ezeiza en Buenos Aires. Indicó que esta solución se encuentra siendo evaluada por los proyectistas ya que la colocación de un ILS de esa magnitud implicaría intervenir sobre el Arroyo Ayuí Grande. Al momento, la opción más viable es el GNSS y un buen balizamiento.

– Jorge Gerard – Facultad de Alimentos de la Universidad Nacional de Entre Ríos

Manifestó el apoyo al proyecto. Considera que el proyecto es transformador para toda la región ya que una obra de tal envergadura traerá aparejado el desarrollo de las actividades productivas existentes y de otras vinculadas al transporte de carga.

Consultó respecto a la planificación del uso del suelo y del tránsito en el área circundante al aeropuerto. Señaló la importancia de considerar la incompatibilidad de actividades productivas en la zona de proyecto, de estudiar estos aspectos en profundidad y de contar con reglamentaciones que minimicen los impactos.

La respuesta fue dada por Ma. Paz Córdova, quien explicó que los usos del suelo en el área circundante al aeropuerto deberán considerar la compatibilidad de los mismos con los niveles de ruido generados durante la operación del aeropuerto. Asimismo, señaló que las reglamentaciones relativas al ordenamiento territorial de la zona corresponden al Municipio de Concordia. Además, indicó que el incremento de la demanda de transporte público de pasajeros podría constituir un impacto positivo al incrementar los ingresos de los prestadores del servicio. En este sentido, también mencionó otros impactos positivos vinculados a la reactivación de la economía local y el empleo asociados al proyecto.

– Alejandro Bahler – Diputado de Entre Ríos

Manifestó el apoyo al proyecto. Señaló que el desarrollo de la actividad turística en la región, la cual ha impulsado desde distintos cargos de funcionario público que ha ocupado, se ha visto dificultada por la falta de un aeropuerto, por lo cual celebra la decisión de desarrollar el proyecto.


- Walter Báez – Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Concordia

Consultó si se encuentran proyectados los accesos al aeropuerto para el transporte público y privado terrestre de pasajeros. No pudo darse precisiones respecto a este tema ya que no se encontraba definido al momento de la consulta. No obstante, se comentó sobre los controles de calidad vinculados a los accesos a los aeropuertos realizados por ORSNA y la Policía de Seguridad Aeroportuaria, los cuales serán considerados en el diseño de las obras. Asimismo, se solicitó el contacto del interesado para enviar la respuesta a su consulta.

- Dr. Andrés Lima - Intendente de Salto, Uruguay

El departamento de Salto, en tanto parte afectada por el proyecto, fue invitado a participar de la consulta a través de su Intendente, quien no pudiendo asistir al evento, envió una carta de apoyo al proyecto (ver Anexo 8).

5 Anexo 1. Acuse de recibo de las invitaciones a la consulta



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018


SR. JEFE DE OPERACIONES Y SEGURIDAD
AEROPORTUARIA
ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS
Lic. Pedro Páges
S _____ / _____ D _____

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.


Lo saluda atentamente,



ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS
- 2 JUL 2018
EMANUEL GONZALEZ
COORDINADOR GENERAL

La recepción de la presente no implica
La documentación quedará sujeta a verificación.

(3.07.18)



LUIS BENÍTEZ
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR. JEFE DEPARTAMENTO MEDIO AMBIENTE
ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS
Ing. Gustavo Grinaldi.
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS

- 2 JUL 2018

EMANUEL GONZALEZ
UNIDAD SECRETARIA GENERAL
O.R.S.N.A.

La recepción de la presente no implica su consumo.
La documentación quedará sujeta a verificación.

ING. LUIS BENEDICTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR. PRESIDENTE Y GERENTE GENERAL
EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA
Dr. Agustín Rodríguez Grellet
S _____ / _____ D _____

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,





Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN
NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA
Lic. Tomás Insausti

S _____ / _____ D



Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-


Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



LIC. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



**Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS**
Gobierno de Entre Ríos

NOTA 4A 17 165 3

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 02 de julio de 2018


SR. SECRETARIO DE AMBIENTE
DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS
Y EQUIPO
Ing Agr. Marín BARBIERI
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente.



Ing. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento
Infraestructura y Servicios

Handwritten notes:
Favor 11/8
0704 Laura



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos



PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 02 de julio de 2018

SRA. SECRETARIO DE PRODUCCION
DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS
Y EQUIPO
Cr. Alvaro GABAS
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente.




Ing. LUIS BENEDETTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

CLUB LOS YAROS
Sr Silvio Martinez

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

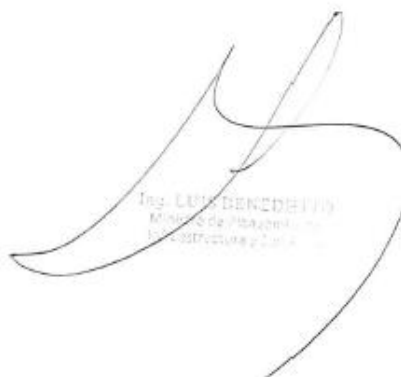
Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

Recibido 02/07/18.


Silvio A. Martinez


Ing. LUIS DENEBELLO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

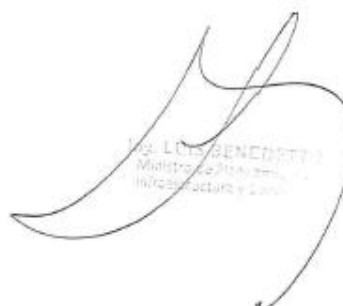
BAAER AERONÁUTICA
Ing. F Bikkesbaker

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-


Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

Ing. L. C. BENEDITTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



BUCARSA CONCORDIA
HIPOLITO IRIGOYEN 575
33000/ CONCORDIA

FACTURA VENTA CONTADO N° 2509-00163549
HOJA 1 de 1
Fecha 02/07/2018

CDI: 30-70857483-6 **Ingresos Brutos:** No alcanzado
Empleador inscripto: Inicie de actividades: 20/11/2003

Código No

NA - RESPONSABLE INSCRIPTO

MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA
NITRE 76
< 3200 > CONCORDIA
EVENTO

ENTRE RDS
30999011728
Ingresos Brutos EXENTO

6 de junio de 2018

Item	Cant.	Detalle del servicio	PRECIO	IMPORTE
1		1 CARTA CERTIFICADA PLUS 0,001 a 150 GMS BASICO NACIONAL SERVICIO NRO. CU297095123AR	220,0000	220,00
SUBTOTAL			220,00	220,00
TOTAL			220,00	220,00

Son pesos doscientos veinte

Original

CAU N° 44126134697570 **FECHA DE VENCIMIENTO:** 12/09/2018

Invitarlo a participar
 "El Salto grande",
 eventos de Concordia

www.correoargentino.com.ar

0105-01000



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

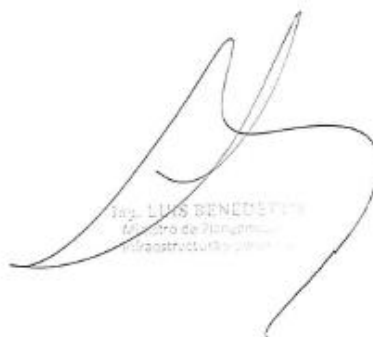
FUNDACIÓN HÁBITAT Y DESARROLLO
Sr Gustavo Aparicio

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "*Programa de Integración Binacional de Salto grande*", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



Eng. LUIS BENEDETTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SRA. REPRESENTANTE CONCORDIA
EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA
Silvana Echezarreta
S _____ / _____ D _____

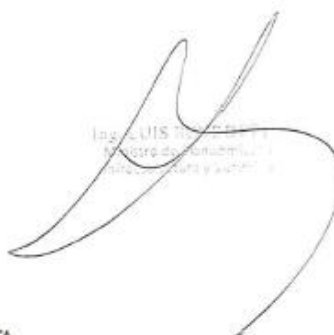
Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarla e invitarla a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

La saluda atentamente,


SILVANA ECHEZARRETA
REP. L. N. A. ARGENTINA
SUBG. DE NAVEGACIÓN AÉREA
02-jul-18


Ing. Luis T. ...
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

CLUB DE PROFESIONALES
UNIVERSITARIOS CONCORDIA
Sr Pedro Ayala

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



Dr. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



fernando



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

Vertientes de Entre Ríos S.A.
SR Pedro Sena

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



Eng. LUIS BENEDICTO
Ministro de Planeamiento
Infraestructura y Servicios



Recibido



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

BARRIO PRIVADO TERMAL "GOLONDRINAS"

* Sr Leonardo Sheik

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

Ing. LUIS BENEDICTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios

* LEONARDO
SCITEY



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

ESTACIÓN DE SERVICIO DEL LAGO

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



LUIS BENEDETTO
Secretario de Infraestructura,
Bibliotecas y Cultura

Bonifacio - Recibido



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

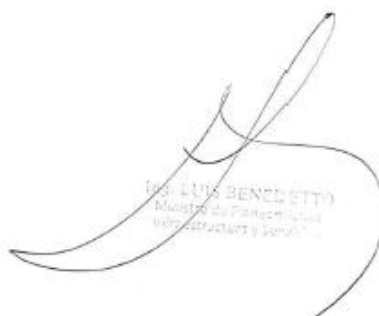
ESTACIÓN DE SERVICIO YPF

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

Ing. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

COMISIÓN VECINAL DE VILLA ZORRAQUÍN
Sr Miguel Haffner

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

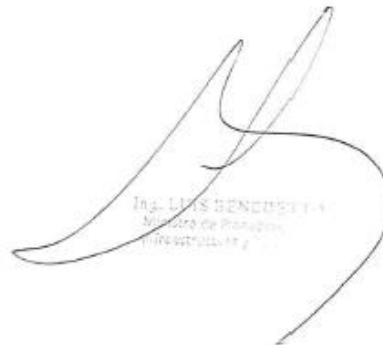
Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



HAFNER MIGUEL A.
DNI: 14197953
Presidente Bº V. Zorraquín
Cel: 3454340439



Ingrid BENEDITA
Ministro de Planeación
e Infraestructura



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

APART HOTEL TERMAL DEL LAGO

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,


 Ing. LUIS BENEDETTO
 Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios
 Gobierno de Entre Ríos

 Bruno
 Termal Salgado
 Presbtero



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

INTA - CAMPO ANEXO DEL ALAMBRADO

Sr Jorge Alejandro

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "*Programa de Integración Binacional de Salto grande*", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

RECIBIDO
Jorge Alejandro

Dr. GUILLERMO BENEDICTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

AEROPOSTAS ARGENTINAS

Sr Rolando Moschitta

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,


Recibido


Ing. CARLOS BENEDETTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

ASOCIACIÓN CITRICULTORES CONCORDIA

Sr Enrique Cecilio Taylor

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,


Luis Benedetto
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios


ASOCIACIÓN DE CITRICULTORES DE CONCORDIA
PELLEGRINI 101
14100
2221 Concordia, Entre Ríos

02/07/18



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR JEFE DE AEROPUERTO DE LA
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE
AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA
Sr. Héctor Aldave
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "*Programa de Integración Binacional de Salto grande*", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,


HECTOR ORLANDO ALDAVE
JEFE AEROPUERTO CONCORDIA

Recibido: 02/07/2018


Ing. LUIS BENÍTEZ
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

CÁMARA DE EXPORTADORES DE CITRUS
DEL NORESTE ARGENTINO (CECNEA)
Sr Hugo D. Rodríguez

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente.




Ing. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

Club de Observadores de Aves Garza Blanca
Sr Silvio Martinez

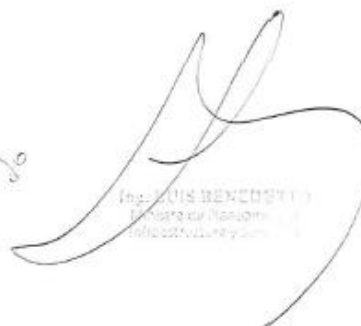
Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

Recibido
Luzyn Glorio



Ing. LUIS BENEDITI
Ministerio de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR. DIRECTOR SENASA CONCORDIA

Dr. Ignacio Cabrera

S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

RECIBIDO 02/07/18

IGNACIO G. CABRERA

Ing. LUIS BENEDETTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR. PRESIDENTE DEL ENTE MIXTO
COORDINENSE DE TURISMO (EMCONTUR)

Sr. Alfredo Francolini

S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,




Ing. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO
MUNICIPAL DE PRODUCCIÓN
Cr. Marcos Follonier
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



Dr. LUIS BENEDETTI
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios

Notificación: 02/07/2018




Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

CENTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y
TRABAJO DE CONCORDIA
Sr Diego Rodolfo Lago

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

Diego Rodolfo Lago
2018-07-05

Luis Benedetto
Ing. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
TÉCNICA MIXTA DE SALTO GRANDE
DELEGACION ARGENTINA
Sr. Roberto D. Niez
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

SALTO GRANDE

07 JUL 2018

RECIBIDO


Luis Benítez
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

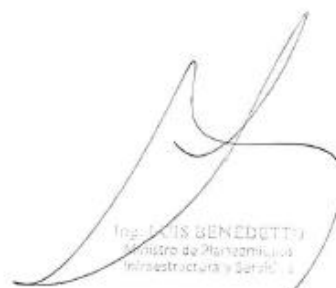
ILDARRAZ HERMANOS SA

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "*Programa de Integración Binacional de Salto grande*", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



Ing. LUIS BENEDITTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios

Recibido 02/07/18





Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

SR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
TÉCNICA MIXTA DE SALTO GRANDE
DELEGACION URUGUAYA
Ing. Gabriel Rodríguez.
S _____ / _____ D

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

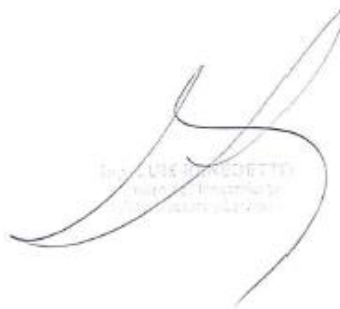
- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

SALTO GRANDE

02 JUL 2018

RECIBIDO



Ing. LUIS CONZETTO
Ingeniero en Planeamiento
y Evaluación de Impacto Ambiental



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

CENTRO PARA EL ESTUDIO Y DEFENSA DE
LAS AVES SILVESTRES (CEYDAS)
Sr Joaquín Ghorzo

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,



DR. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios

Michael Perelstein
02/07/18



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PRESENTACION PÚBLICA DEL PROYECTO

Paraná, 26 de junio de 2018

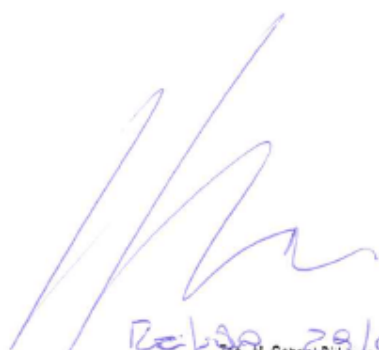
SR. ADMINISTRADOR GENERAL
DEL AEROPUERTO CONCORDIA
Sr. Gabriel Di Lauro
S _____ / _____ D _____

Nos ponemos en contacto con Ud. a fin de notificarlo e invitarlo a participar de la reunión para dar a conocer el Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto grande", la cual se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia sito en San Lorenzo Oeste 101.-

Durante dicho encuentro, se tratarán los siguientes temas:

- Detalles del Programa y del Proyecto.
- Principales impactos ambientales y sociales identificados.
- Principales medidas de gestión.
- Mecanismos existentes para atender a reclamos y solucionar conflictos.

Lo saluda atentamente,

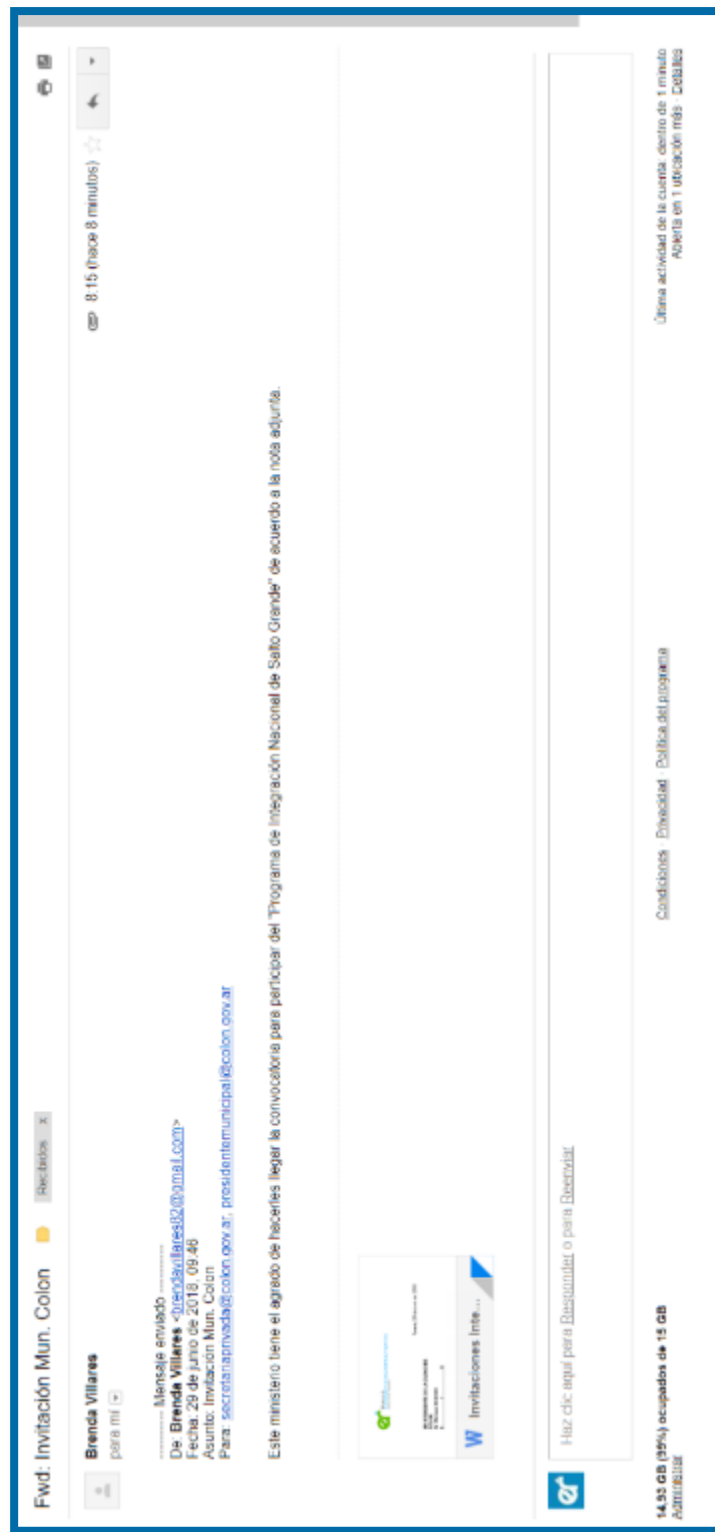


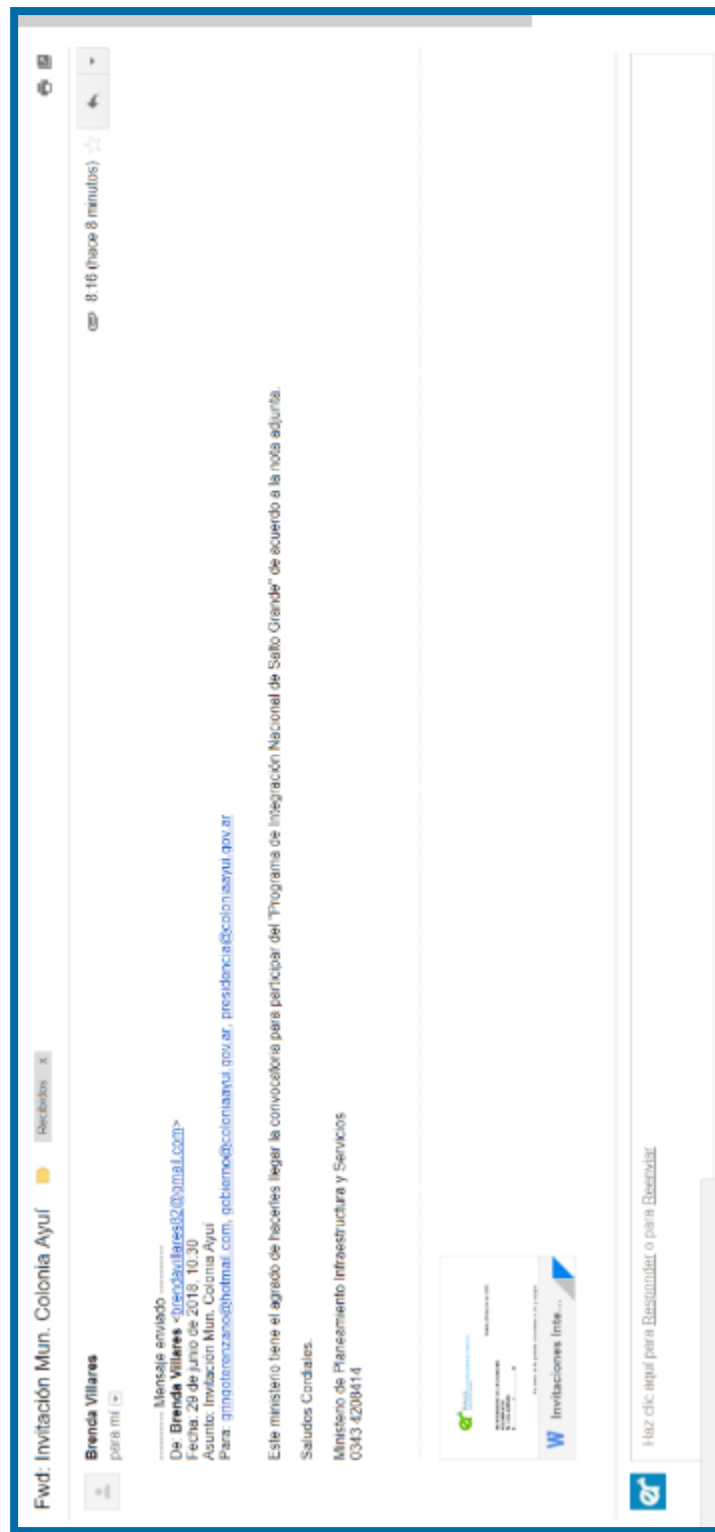
Re: 28/06/18
Tte. M. Gabriel Di Lauro
Administrador General
Aeropuerto "Comodoro JJ Pierrestegui" CQC
Concordia Entre Ríos ARG.

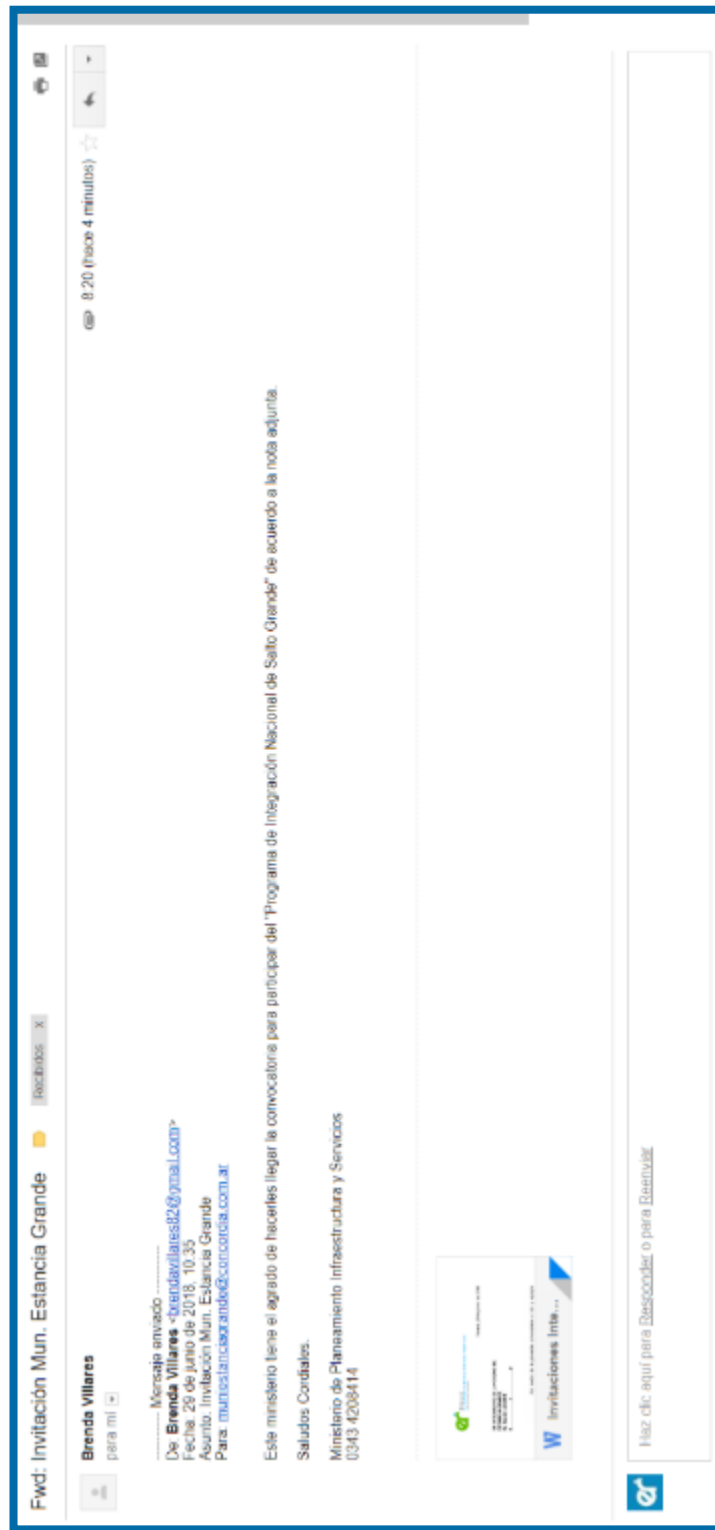


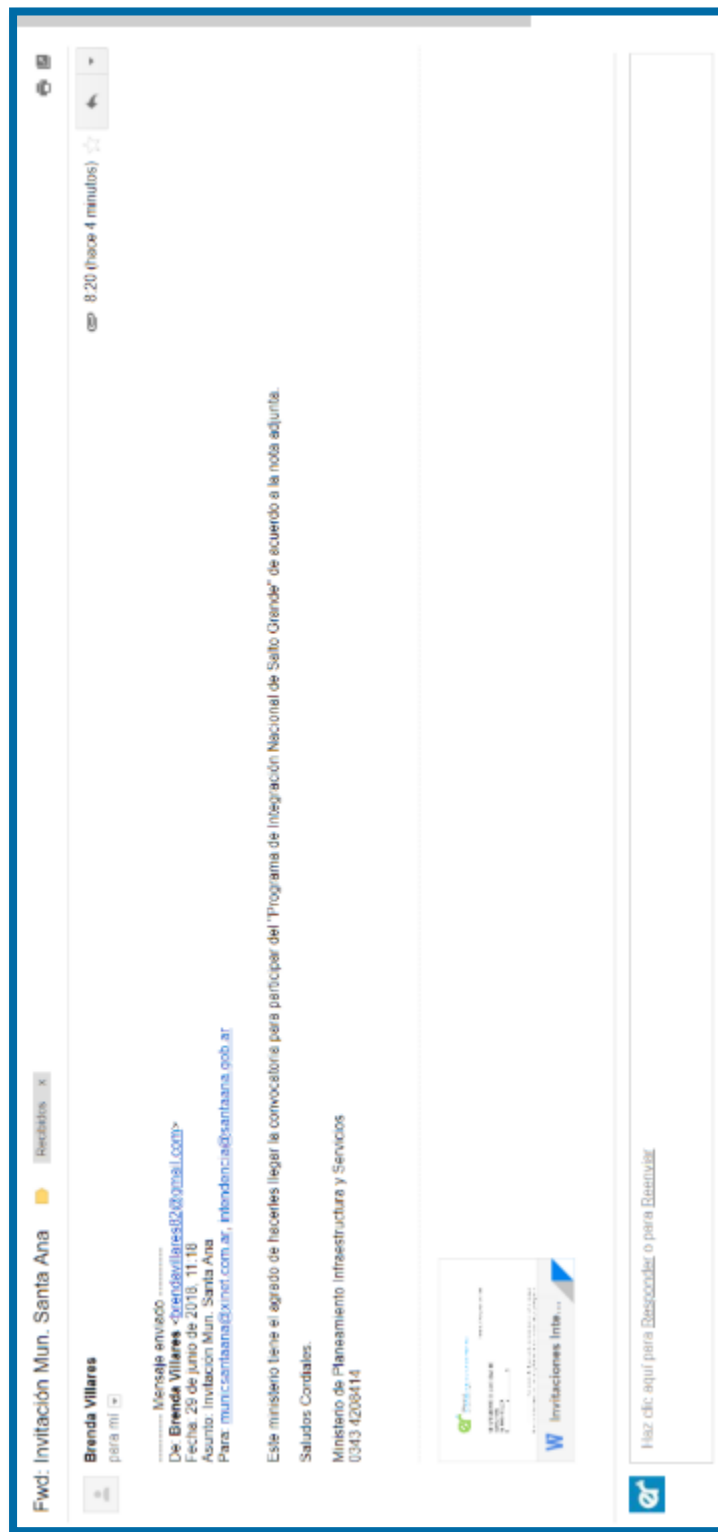
Ing. LUIS BENEDETTO
Ministro de Planeamiento,
Infraestructura y Servicios

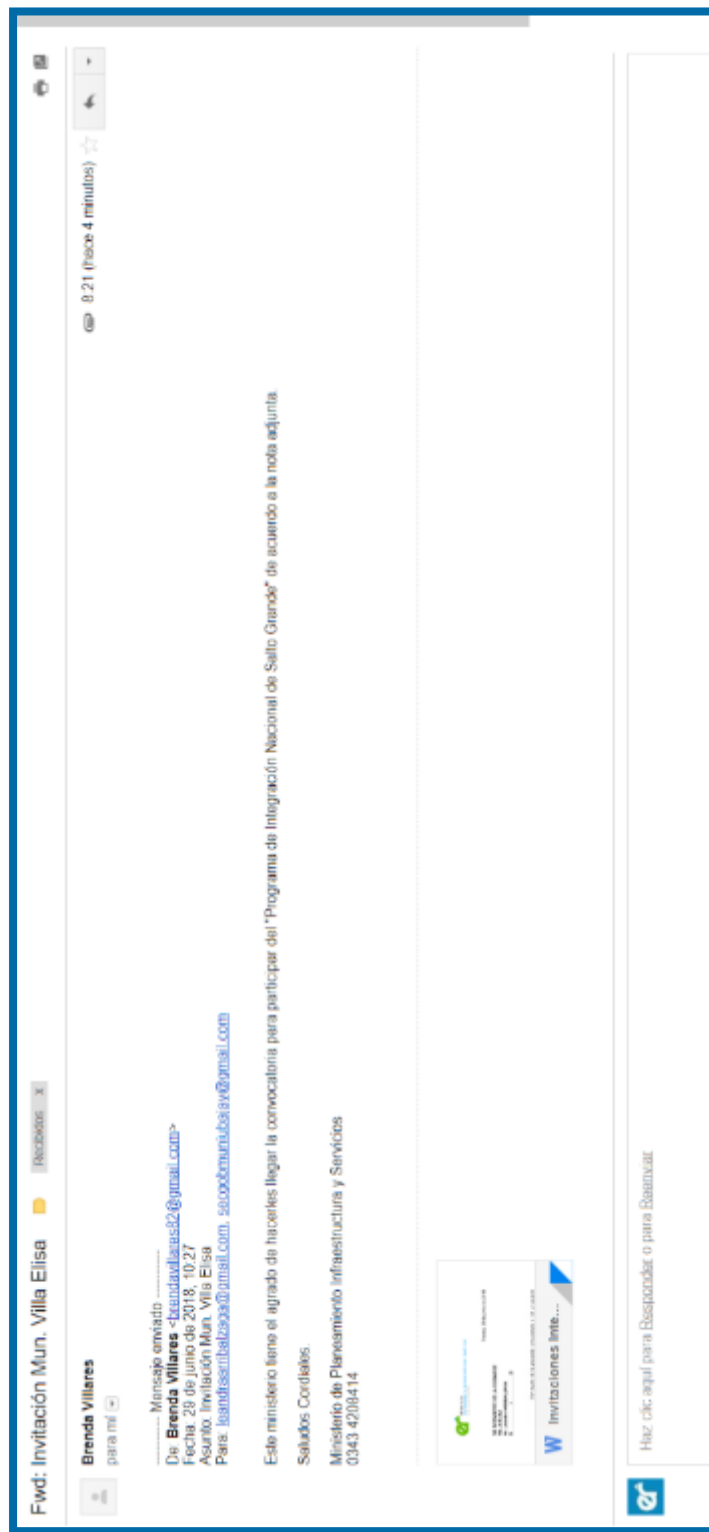


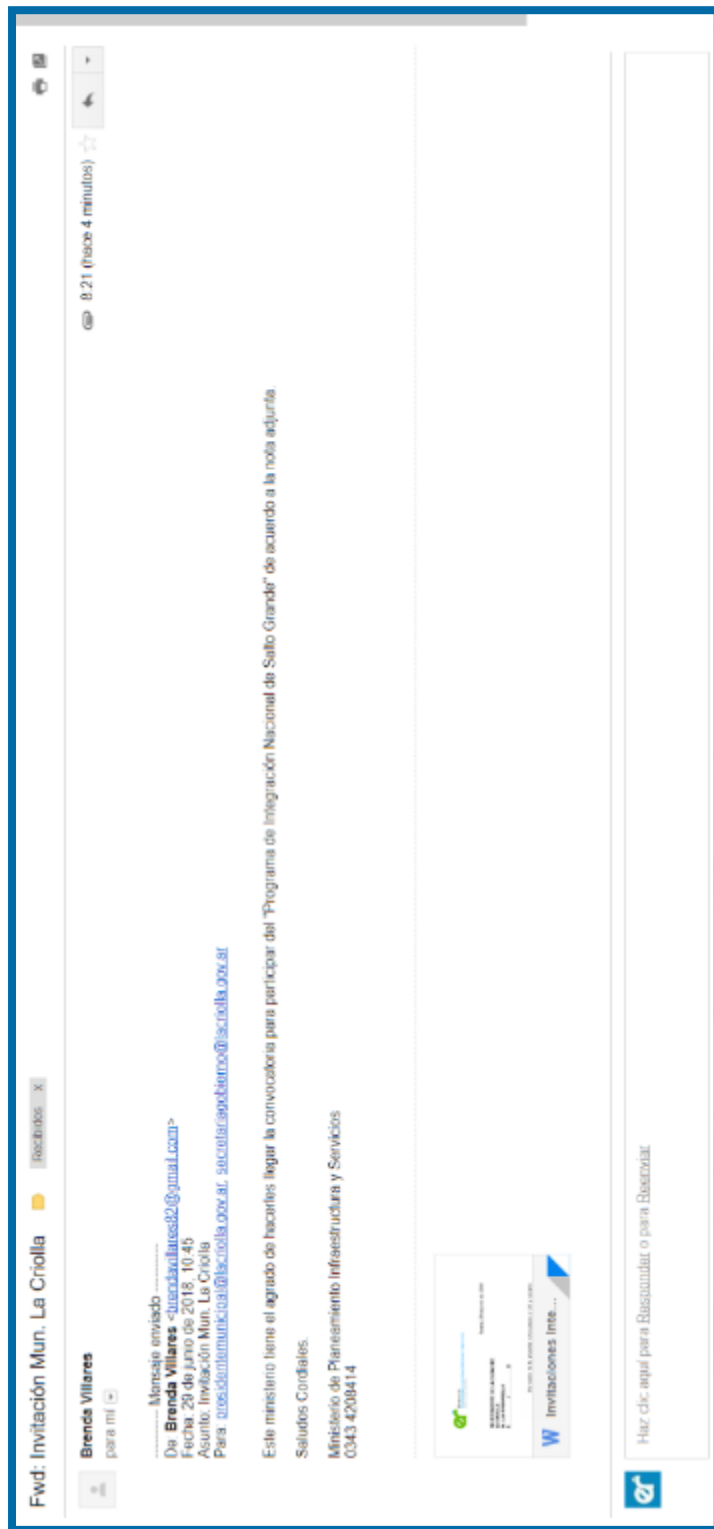


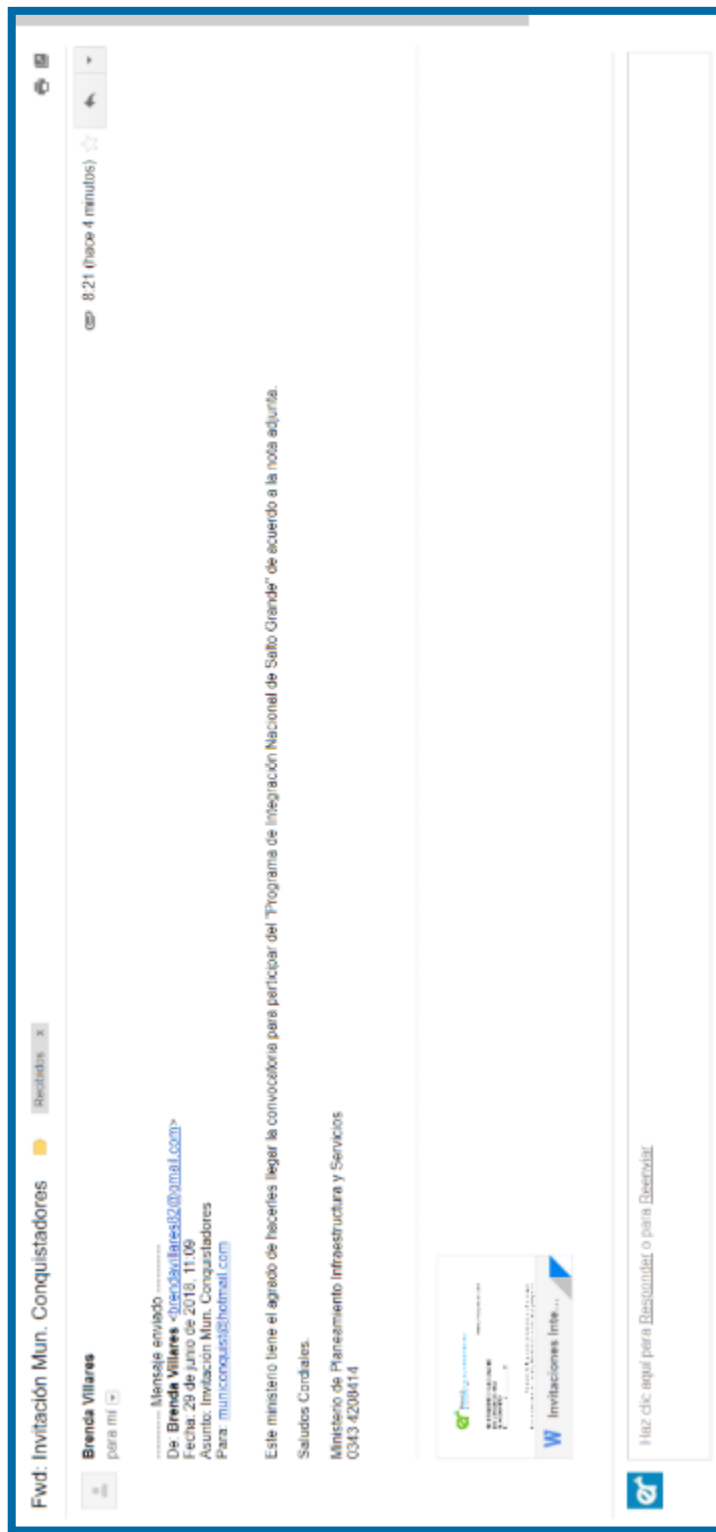


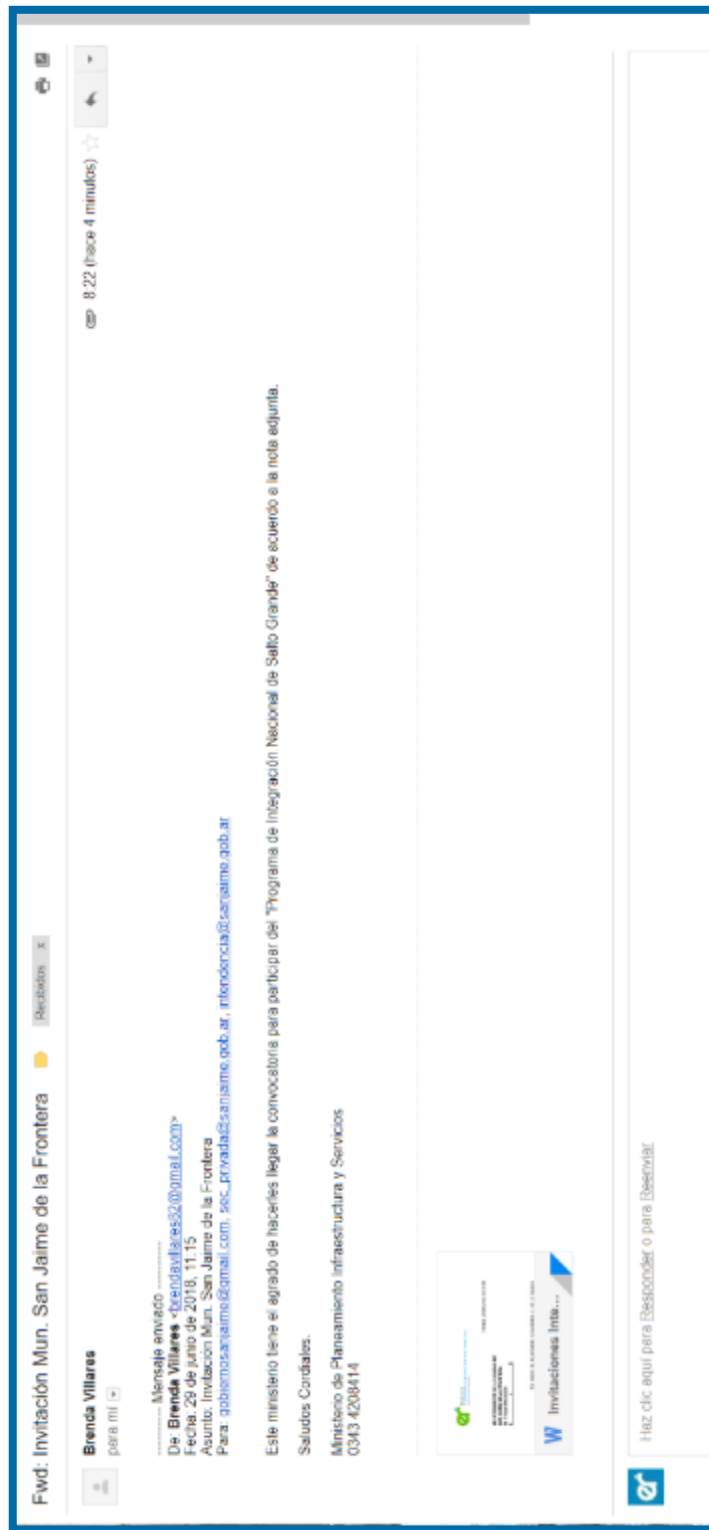


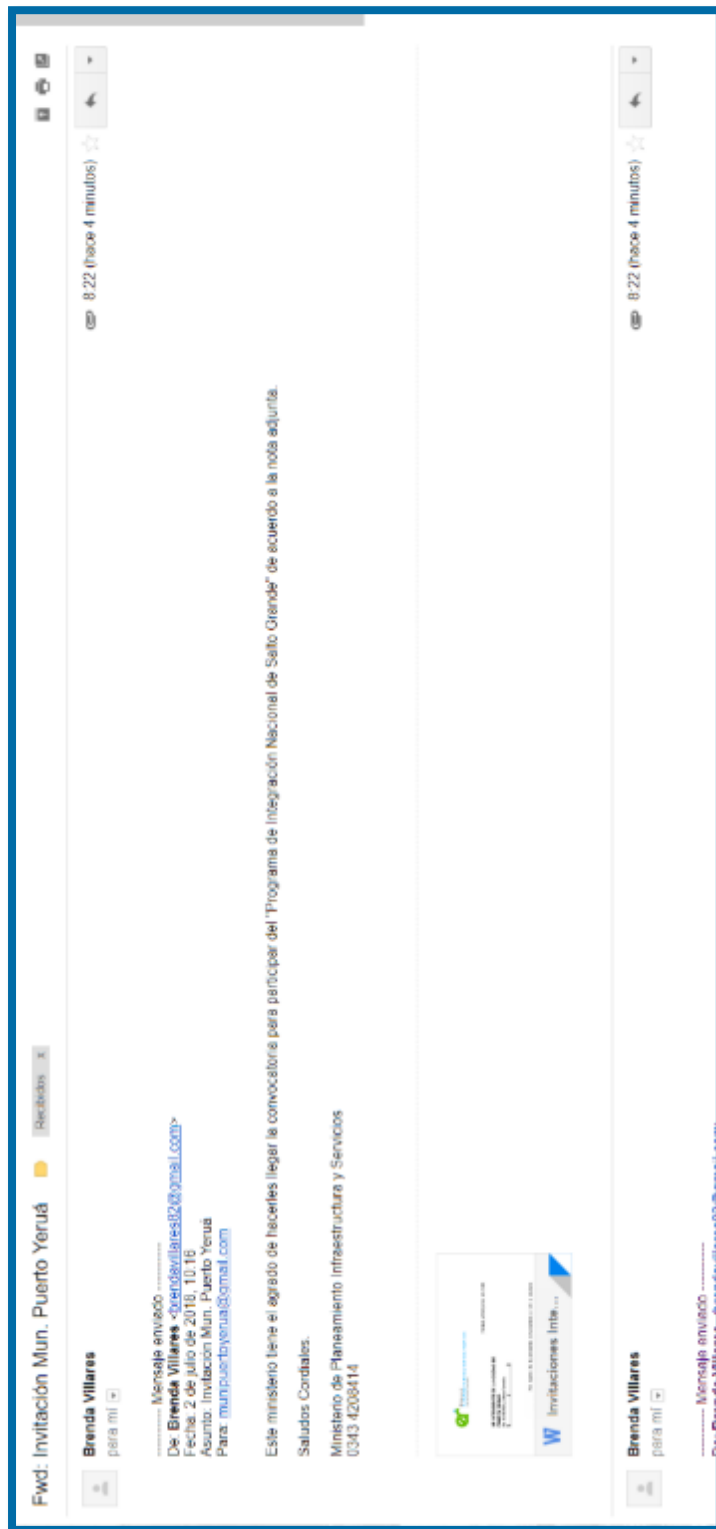


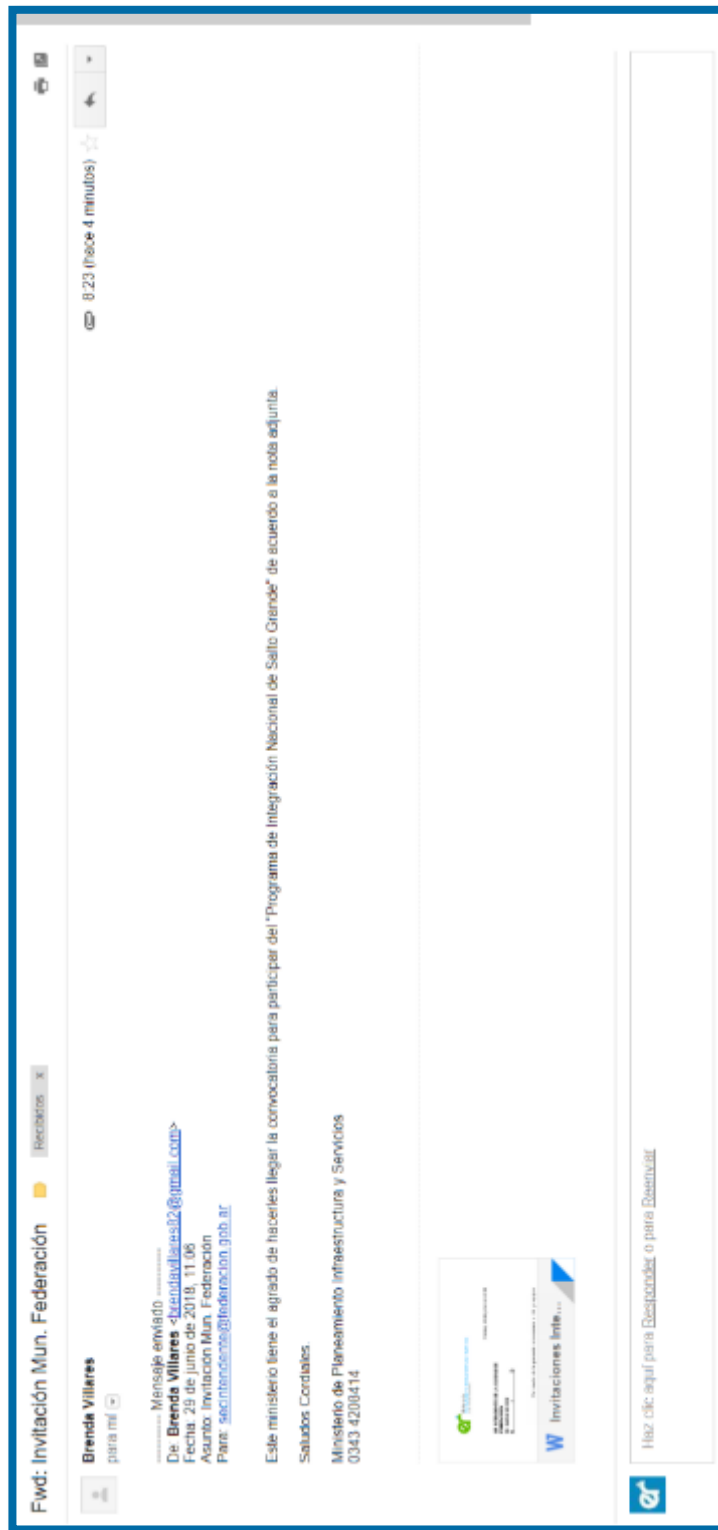


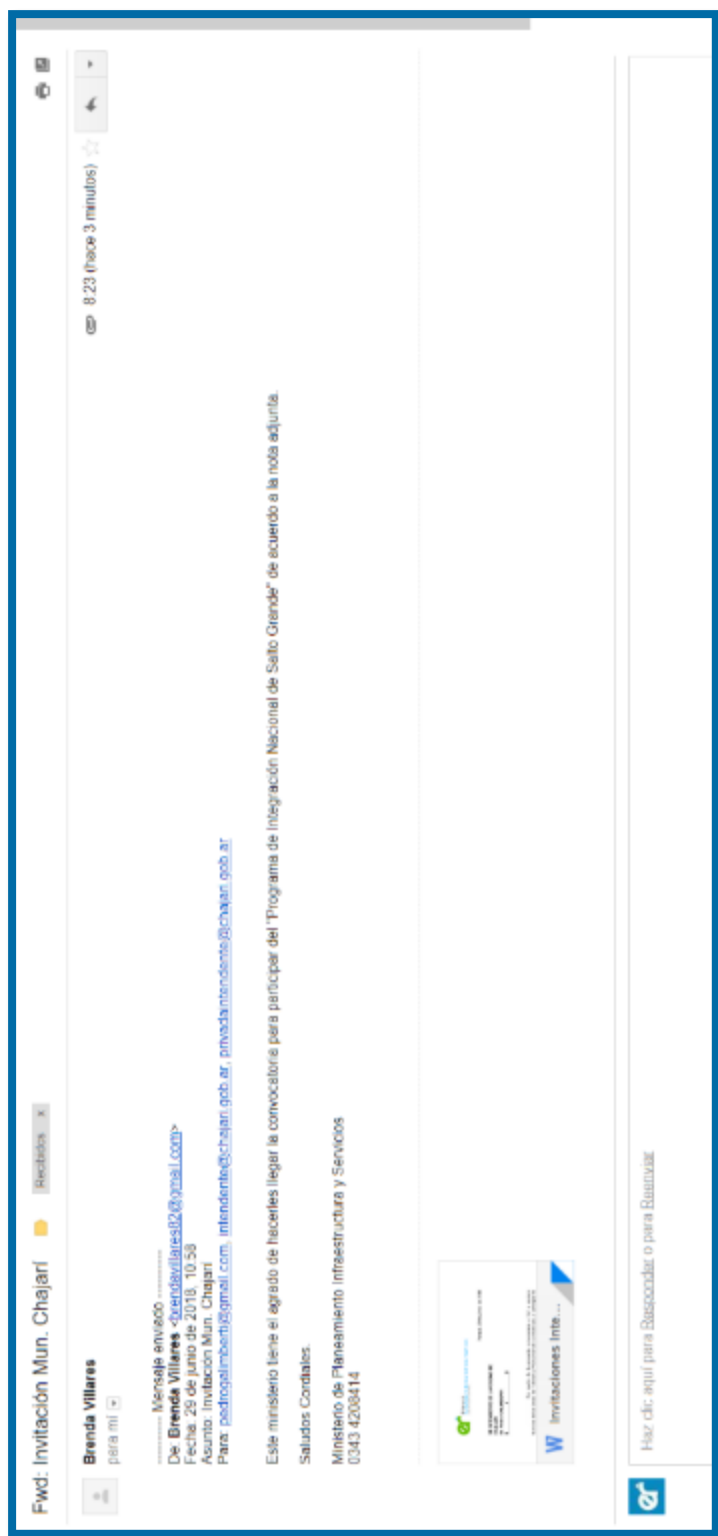


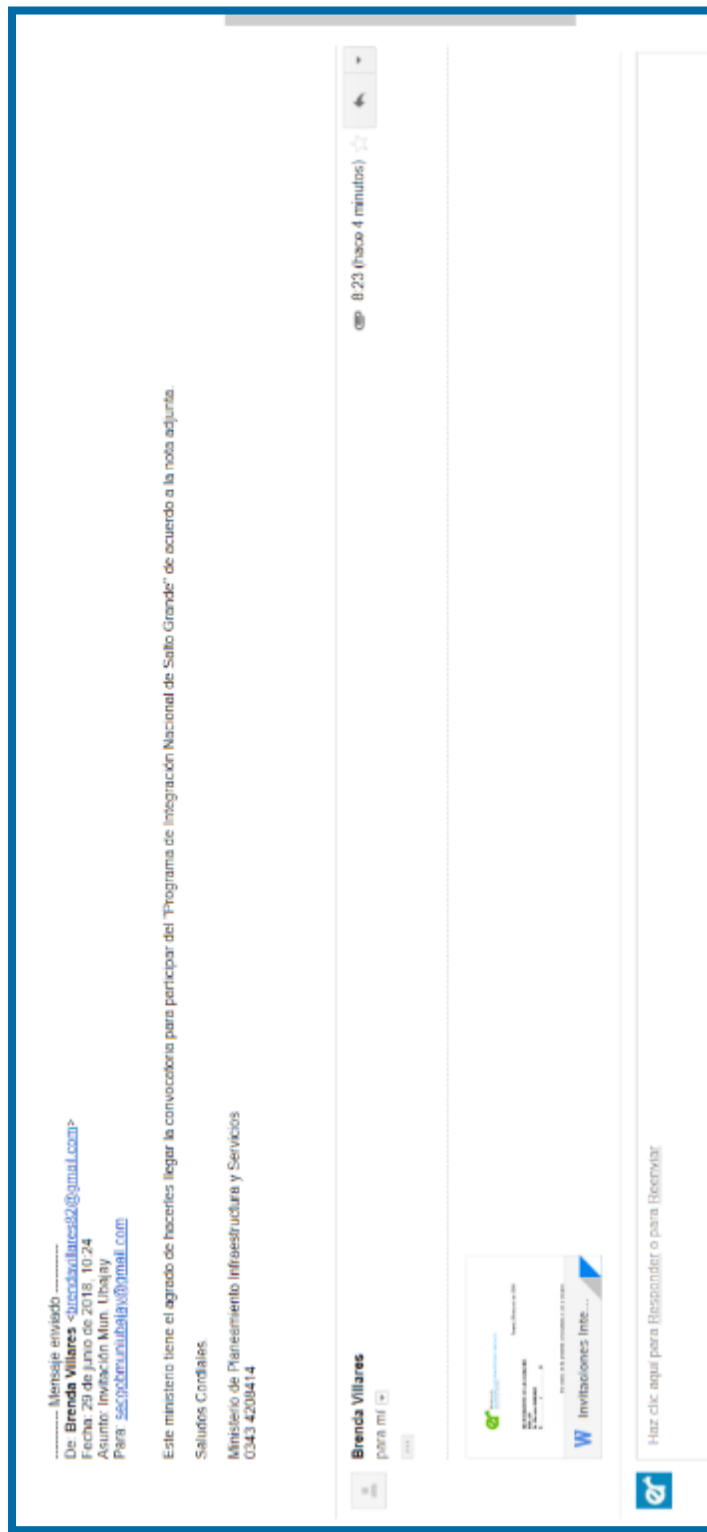


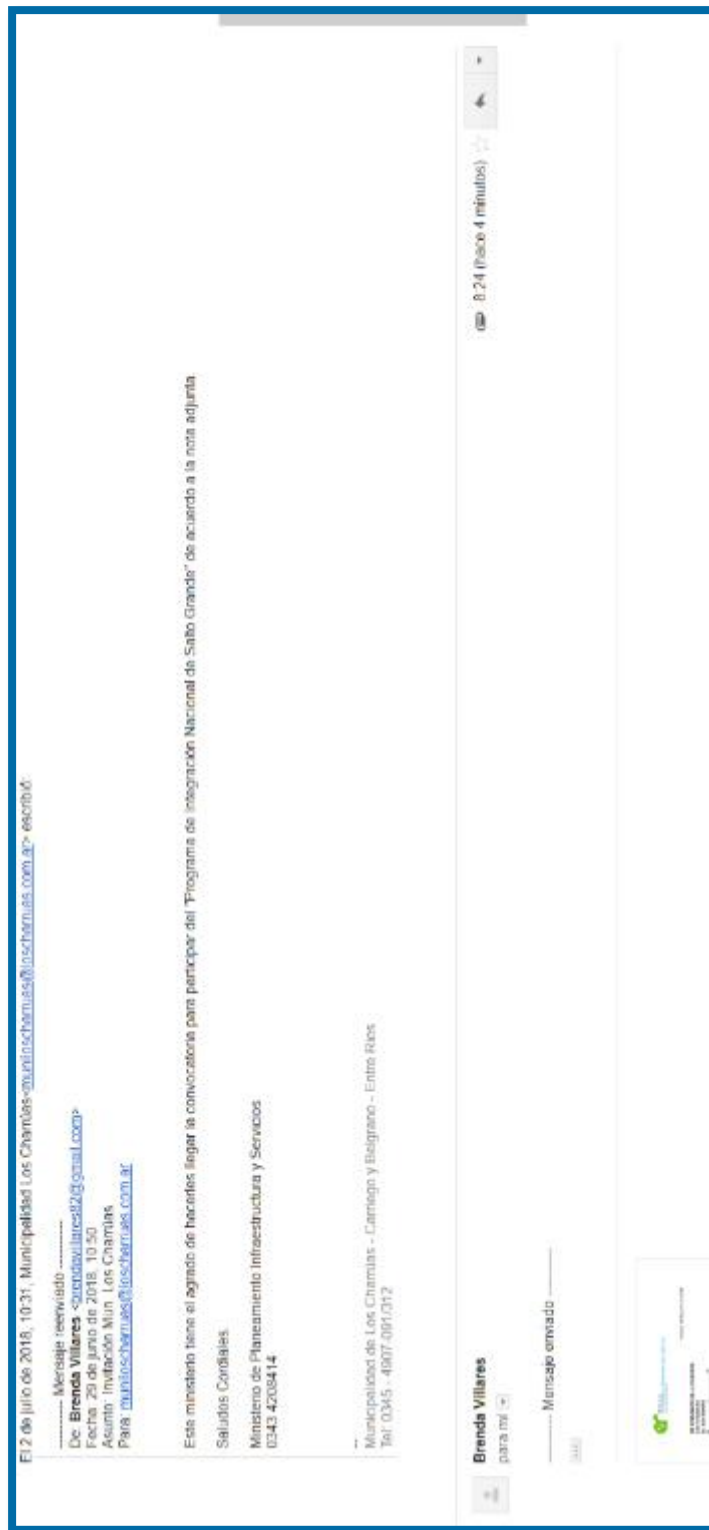


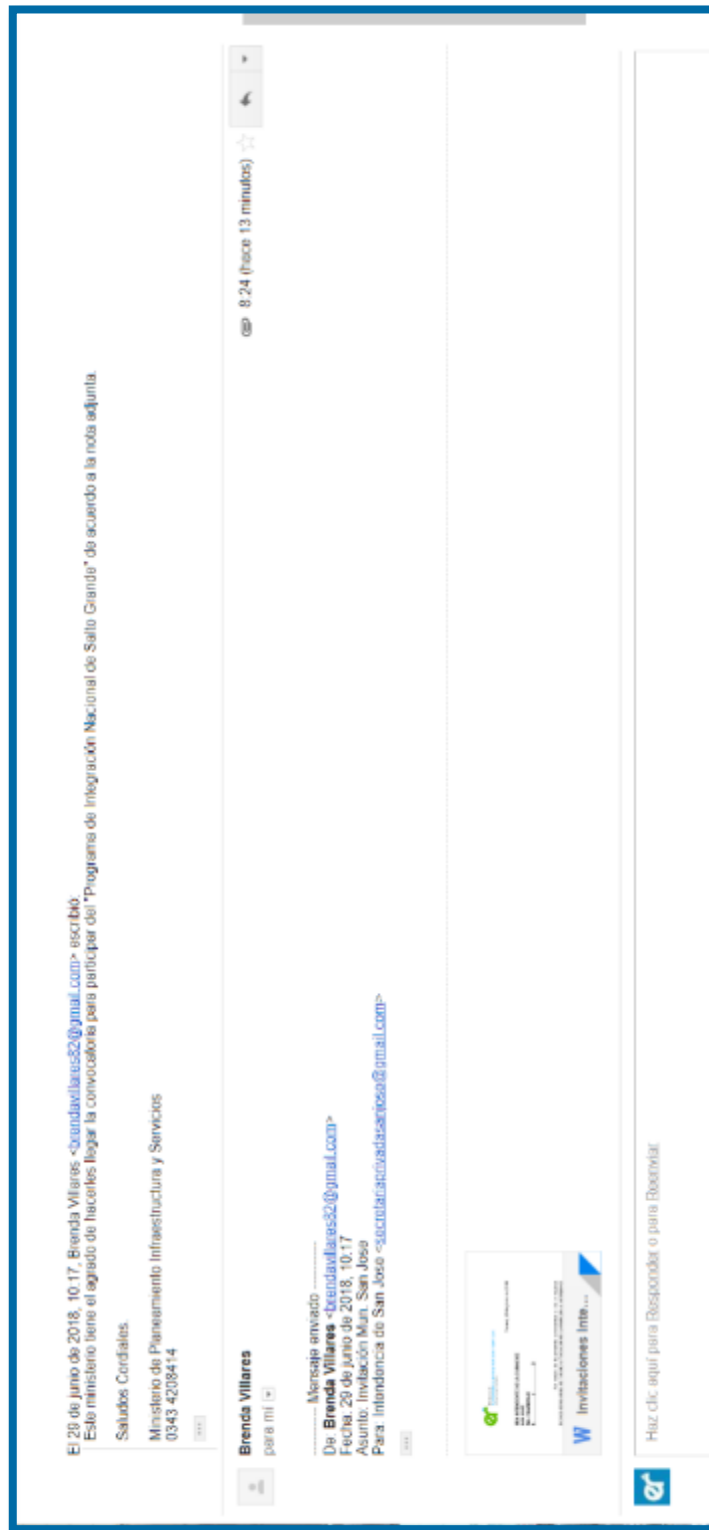


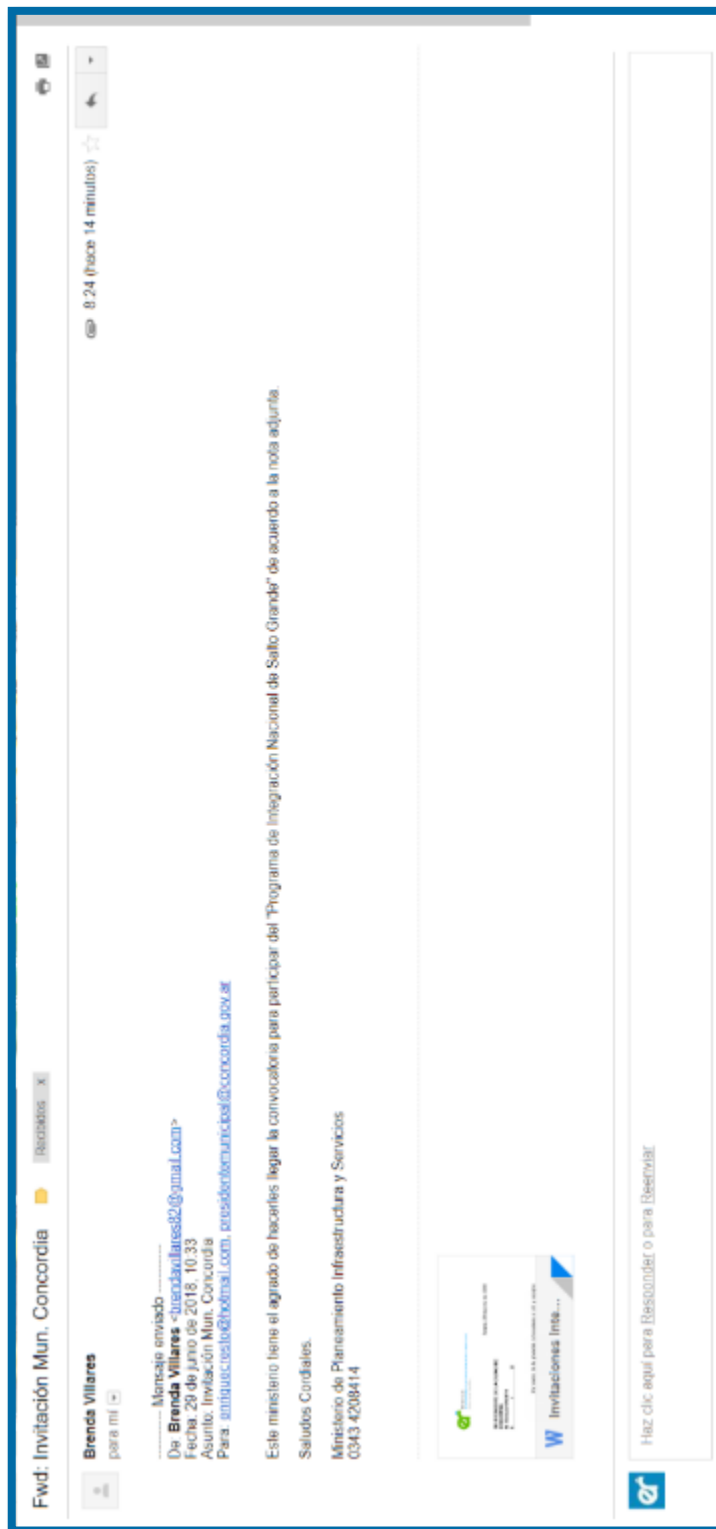


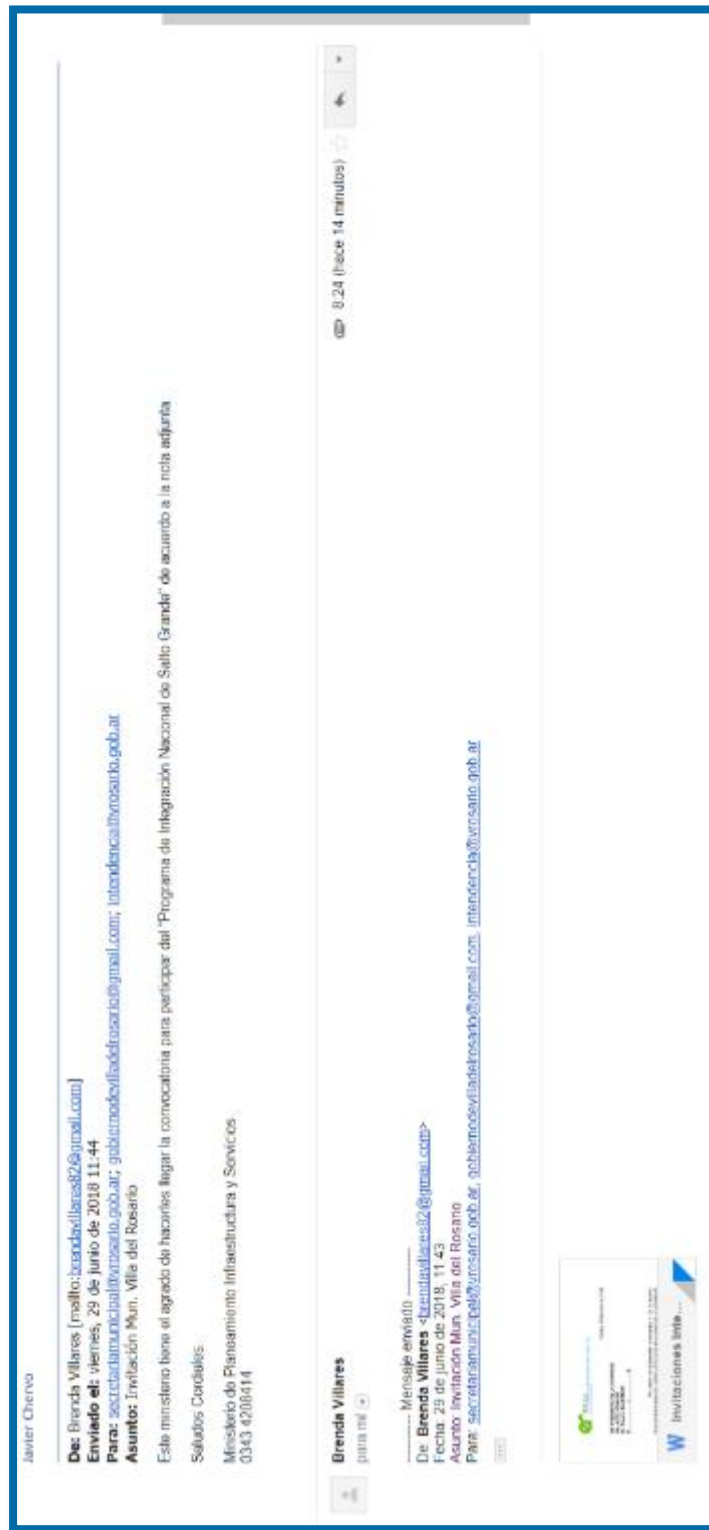












6 Anexo 2. Publicación de la convocatoria a la consulta en el periódico El Sol



MAFUTINO INDEPENDIENTE

Concordia, sábado 30 de junio de 2018

LOCALES

FESTIVAL DE CHOQUES: HUBO SIETE EN SÓLO DOS HORAS

De acuerdo al detalle de la Central de Tránsito durante la jornada de ayer se registraron un total de siete choques en menos de dos horas.

El viernes fue un jornada atípica en la ciudad por el número de accidentes registrados, contabilizaron varias colisiones con heridos y daños materiales.

Los puntos críticos de la jornada de ayer, de acuerdo a información suministrada por el personal de la dependencia municipal de EL SOL, fueron:

- Saavedra y Chile;
- San Lorenzo y Diamante, con el choque de un móvil policial que se dirigió a una emergencia;
- Gregorio Pérez y Laprida;
- Tucumán y Rivadavia;
- Pellegrini y Paraná, donde una mujer resultó fracturada;
- Damián P. Garat y Buenos Aires, en este último un motociclista resultó lesionado.

La evidente sucesión de accidentes de tránsito se ha tornado inmanejable y requiere de la adopción de medidas urgentes que vayan, además, acompañadas por constantes campañas de educación y concientización de la población sobre esta cuestión tan condenante para los intereses de la ciudad.

EN PELLEGRINI Y PARANÁ

De acuerdo a lo informado desde la Secretaría de Piensa de la Jefatura Departamental de Policía, ayer, en horas de la tarde, aproximadamente a las 16:30 horas, personal de Caridad Primera tomó intervención ante un accidente de tránsito ocurrido en calles Pellegrini y Paraná, donde se produjo un choque entre un colectivo y un automóvil.

El conductor del colectivo circulaba por calle Paraná, dirección este-oeste; mientras que un automóvil Renault Sandero iba por Paraná de Sur a Norte, conducido por un hombre de 40 años, acompañado por una mujer de 33, quien sufrió traumatismo en un brazo, siendo trasladada al hospital Policía Concepción Masvenet, desde donde posteriormente informaron que presentaba fractura de húmero derecho.




Habrà un acto a partir de las 15:30 Hs.

«TITO» MASCHIO VUELVE A CONCORDIA

Este sábado 30 de junio, los restos del militante concordiense, desaparecido por la dictadura militar, Raúl «Tito» Maschio, regresan a Concordia, luego de haber sido identificados por el Equipo Argentino de Antropología Forense.

A las 15.30 hs en el Reloj de Sol, en Plaza Urquiza, se realizará un acto para luego dirigirse al Cementerio Nuevo, donde será sepultado a las 16.30 hs.

El Equipo Argentino de Antropología Forense (EAAF) identificó en La Plata los restos del concordiense Raúl Ramón Maschio y la justicia se lo confirmó a su madre Alejandrina Lafitte Maschio, a su hermano Eduardo «Chiche» Maschio y al resto de su familia.

Raúl nació en Concordia el 31 de agosto de 1933 y al momento de su desaparición se encontraba en La Plata donde estudiaba Psicología en la UNLP y trabajaba durante la mañana en Catastro de la Provincia de Buenos Aires.

Fue secuestrado la noche del 6 de diciembre de 1977 de la localidad de Gonnet, a unos 6 kilómetros de la ciudad de La Plata, donde vivía. La familia no tuvo más noticias de él hasta que recién en 1984, cuando se publicó el libro de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas (CONADEP), pudieron saber por el testimonio de un sobreviviente que Raúl «Tito» Maschio fue llevado al Centro Clandestino de Detención del Batallón de Comunicaciones 601 de Gonnet.

En la foto, el Intendente Enrique Cuesta junto a los concejales Alberto Amann, aquí y Julia Saenz, y Eduardo Maschio, contando detalles de la organización del regreso «Tito» a Concordia.





MINISTERIO DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

SECRETARÍA MINISTERIAL DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

PROYECTO DE INTEGRACIÓN BINACIONAL DE SALTO GRANDE

READECUACIÓN AEROPUERTO DE CONCORDIA

Invitamos a participar de la presentación del Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto Grande", Componente 2 Readequación Aeropuerto de Concordia, que será financiado con un crédito que tomará la provincia ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La misma se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia ubicado en calle San Lorenzo Oeste 101.

PUBLICITE EN CLASIFICADOS

Los esperamos en C. Vaiga 777

LUNES A VIERNES de 8 a 12 y de 16:00 a 18:00 Hs. SAL 0222

LOS RESTOS DE «TITO» MASCHIO YA DESCANSAN EN CONCORDIA



Les restos de Raúl 'Tito' Maschia, desaparecido por la dictadura militar, llegaron en Concordia, luego de ser identificados por el Equipo Argentino de Antropología Forense. La comunidad reafirmó así su tarde su fevo a cabo en el Ralfo de Sol, en Plaza Urquiza y en el Cementerio Nuevo, donde fueron sepultados.

Edoardo Maschia, hermano de Tito Maschia, dijo: «como hermano le digo a Tito que ahora podemos ir a casa a descansar. Hay muchas cosas que tenemos que hablar, pero 40 años y lo voy a encontrar, se donde a que va a ser un momento».

De la comunidad participante al levantarse Enrique Castro al violoncello, Armando Díaz al acordeón de tres cuerdas, Hernán Meléndez al acordeón de cuatro cuerdas, Carlos Chaves al teclado y otros funcionarios.

En la oportunidad se dio lectura a la nota que enviara el gobernador Gustavo Rodas, a familiares, compañeros y amigos: «Hoy Trece represa a la casa. Llegó a su fin una parte de la búsqueda. Porque quienes creíamos en el salir de la vida, quienes levantamos las banderas de Intelecto, Libertad y Justicia, vamos a seguir con fuerza que se abra la casa para salires que pesen, para erigirlos y coaglar a los culpables de su muerte. Hoy es la búsqueda que no abra almas, y que por normal del presidente se terminen haciendo para que el Estado nos renuncie a su protector en la búsqueda de Justicia», señaló en el escrito.

• **Indignados** se llaman los adherentes y manifestos que llegaron desde distintos puntos del país. Alejandra Lafitte de Maschio, hermana de Tito, con sus 50 años, junto a sus otros hijos, Eduardo, los sobrinos de Tito, el Intendente Enrique Greco y el Viceintendente Armando Gay, ingresó con a la plaza con la urna con los restos del militante militante.

realtà costruita per la televisione.

Por su parte, el hermano de 'Tío' Manríquez, Efraim Manríquez, dijo: «desde hace 40 años a mí siempre me toca hablar por él y por el resto de los compañeros desaparecidos o ahora en una buena prisión de él».

Sudriego dijo que «es una emoción ver lo que ha generado Tito con su regresa, a pesar que sea de esta manera la reunión con que a pesar de estos 40 años en guerra lo volvimos a ver siendo un millonario y sigue generando movilización, convocatoria y nos ha juntado a todos y movido muchas cosas adentro».

«El día quince del mes de febrero, en la época de la fiesta de la Candelaria, se comenzó a gran parte de la localidad y de llenar la plaza, entonces la gran multitud que continuó, para que junto a Francisco Pizarro Díaz, hacer fuerza para que regresen a Comodoro todos los compañeros desaparecidos», dijo Belón de «Chilón» Masachio, quien fue el único arader en el acto que se realizó justo al final de la, donde se disolvió una nueva plaza, que cambió el estado de Tito Masachio, de desaparecido a asesinado.

«Uno vota muchas mentiras que se han dicho, porque tras las sesionando legalmente, estuvo detenido legalmente durante un mes y medio, y luego lo mataron. La mentira más loca que se ha dicho de los representantes y todos otros mentiras de la Dictadura», expresó Eduardo, refiriendo un mensaje que también dejaron en clara los organismos de derechos humanos de la ciudad durante el acto.

«Chile es un país que nació en la sangre y en el dolor, y que ha crecido a lo largo de la historia, a lo largo de la vida, a lo largo de la muerte», dijo en 1972, durante los años de la Dictadura, del nacimiento de la Asamblea Permanente por los Derechos Humanos APDDH de Concepción y la filial local de los Matrices de Playa de Mañor.

ella está entera, como
vida por amor. dijo Chi-
cho respecto a su madre,
Alejandrina, que siguió ator-
mentando el desarrollo del hijo,
para luego realizar el cortejo
fuerza el Comendante, donde
luego finalmente sepa todos
los errores de su hijo.

Atacache agradecido en La Municipalidad y al Intendente, Sr. Cresto, que nos ha dado una gran mano, en especial haber dispuesto las recargas para ir a buscarlos a Tito, dijo. Y resaltó que es importante es que el Governmento del Estado los socorran. Ahora en democracia, desde el Estado se reconstituye, se ayuda y hay un compromiso, nos señaló.

Por último, él se acordó fuertemente de su Tito que ahora se donde lo voy a encontrar. Hay muchas cosas que tenemos que hacer, pero él me lo voy a encontrar, se donde y me va a tener seguido. Y como militante que fue y que sigue siendo, generalmente le dije hasta la victoria siempre compañeros.

acompañando las actividades los concejales Benjamín Bernal, Julia Sandoz, Iván Alzate, Eduardo Bernal, el Diputado Páez, Alberto Román, el subsecretario de Derechos Humanos, el Intendente Víctor Carreras, el secretario de Comercio de la Provincia, Hernán Loggion, el Subsecretario de Cultura de la Municipalidad, Oscar Escobar, el Director de Derechos Humanos del municipio Horacio Vicioli, representantes de los organismos de Derechos Humanos, familiares de los detenidos, los desaparecidos de Concordia, representantes de distintas partidos y agrupaciones políticas y de miembros de la ciudad, amigos de la familia Maschio-Luque, entre otros.

De la coordinación también participan los organismos de derechos humanos, Asociación de Familias y Amigos de Desaparecidos, y Desaparecidos: Hijos y sindicatos.

IDENTIFICATION OF THE TITRANT

O Equipo Argentino de Antropología Física (EAAF), its offices in La Plata has noted de Raúl Garrido Mancuso y la jue cia notificado a su madre, Alejandra Lañine de Mancuso, y levemente Eduardo Chirba Mancuso y al resto de su familia.

Tito nació en Caracollá el 31 de agosto de 1995, al momento de su desaparición se encontraba en La Plata donde estudiaba Psicología en la UNLP y trabajaba de una lavadora en Calabro de la Provincia de Buenos Aires.

Fue sucedido la noche del 6 de diciembre de 1877 por Comert, a unos 15 kilómetros de la ciudad de La Plata, en vista. La familia no tuvo más noticias de él hasta que soci 1894, cuando se publicó el libro de la Comisión Nac sobre la Desaparición de Personas (CONADEP), guita, sobre el secuestro de un adolescente que Raúl T. Azañón fue llevado al Centro Clásico de Detención de Relato de Construcción N° 60 de Comert.



MINISTERIO DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
SECRETARÍA MINISTERIAL DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

PROYECTO DE INTEGRACION BINACIONAL DE SAO GRANDE
READECUACION AEROPUERTO DE CONCORDIA -

Invitamos a participar de la presentación del Proyecto "Programa de Integración Regional de Santo Domingo", Componente 2: Reconstrucción Arquitectónica de Concordia, que será financiado con un crédito que tomará la prebenda ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La misma se llevará a cabo el 16 de julio a las 17:00hs. en el Centro de Convenciones de Concordia ubicado en calle San Lorenzo Costa 101.

PUBLICITE EN CLASIFICADOS
Los esperamos en C. Velaz 777

1. 人非圣贤，孰能无过？
2. 人非草木，孰能无情？
3. 人非金石，孰能无朽？
4. 人非木石，孰能无情？
5. 人非土木，孰能无情？

www.dcc.ac.uk

EL
MATUTINO INDEPENDIENTE

Concordia, lunes 2 de julio de 2018

POLICIALES

3

Barrio Centenario tierra de nadie

En la madrugada del sábado, cerca de las 2:30 horas, un fuerte ruido despertó a los vecinos de calle Moulin al 680, quienes al salir a ver qué había pasado se encontraron con un motociclista tendido sobre el asfalto, casi desvanecido.

De acuerdo con lo relatado por los vecinos, el conductor de la zona habría sido atacado por la familia de malvivientes que acecha la zona impunemente. «Tal es así, que tendido en la calle volvieron para atacar como piratas sobre el cuerpo, llevándose distintas pertenencias, sin poder sustraer la moto, gracias a que varios vecinos ya estábamos en la ca-

lle», relató uno de los parroquianos. «Pero lo más llamativo -sostuvo uno de los lugareños- es que el padre de estos chicos fue hasta el lugar para preguntarle a la policía si la víctima había muerto».

«¿Hasta cuándo?, nos preguntamos los vecinos, quienes estamos cansados de soportar tanta inseguridad de las mismas personas en el barrio. ¿La Comisaría Cuarta ha dejado esta zona liberada?», señalaron.

Por tal motivo, los domiciliados en la zona solicitan en forma urgente el cierre de un paseo peatonal que está ubicado por Moulin llegando a Humberto Primo, porque es el escape rápido de los malandras para llegar a su vivienda».



Zona de Bachillerato Humanista

Ingresaron a robar a una vivienda cuando su dueña fue hasta el supermercado

Después de las 19:30 de ayer, malvivientes ingresaron a una vivienda ubicada sobre calle La Rioja, en inmediaciones de Tucumán, y se llevaron dinero y una netbook, como así también una caja de alfajores y un pote de queso de la heladera.

El lamentable hecho ocurrió cuando la propietaria había ido hasta el supermercado. Para ingresar, los delincuentes descalzaron el pasador del portón de acceso a la vivienda, le hicieron palanca y luego violentaron una ventana para poder armarse el botín.

Los malhechores revisaron cada espacio de la casa y también del vehículo que estaba guardado. La Policía tomó

huellas en el interior de la vivienda y en el auto, pero al cierre de la presente edición todavía no habían podido dar con los ladrones.

La víctima agradeció no haber estado en el lugar y que cuando llegó no lo hizo junto a su hijo, por la desagradable experiencia de encontrar su vivienda toda revuelta. Además, señaló que no solo perdió dinero y la computadora netbook, sino que también años de su trabajo que tenía guardado en la misma.

Este ilícito se suma a otros acontecidos en la zona, como el robo de la batería de un vehículo de una estudiante del Instituto Profesorado Concordia.



Perdió su cartera en plena fiesta y fue recuperada por la Policía

Alrededor de las 06:00 horas personal de Comisaría Segunda intervino por un hecho ilícito en una fiesta que se desarrollaba en el Salón Mutual de calle San Martín 370. Allí, una mujer

manifestó que le habían sustraído la cartera que había dejado sobre una mesa. Con la descripción de los supuestos autores, quienes también se encontraban en la fiesta, y ya se ha-

bían retirado, se realizó un recorrido en la zona, observando a tres jóvenes que al notar la presencia policial se descartaron de un elemento, siendo interceptados.

Se secuestró una cartera de mujer de cuerna conteniendo dos celulares, cosméticos y llaves. El fiscal en turno dispuso que, los dos menores de 16 años, sean trasladados a comisaría de Minoridad para ser entregados a sus padres; y el mayor, de 18 años, sea correctamente identificado. Se recibió denuncia a la damnificada, de 26 años.

Comisaría Séptima
Por otra parte, personal de comisaría Séptima intervino a raíz de denuncia de un ciudadano, quien manifestó que le sustrajeron de un camión estacionado en Vera Peñaloza y Dr. Sauré, un estereó, un bolso con ropa y documen-

tación, observando a supuesto autor cuando corría hacia un descampado. Personal policial logró localizarlo junto a una femenina, procediendo a trasladarlo a dependencias de la comisaría; ante presencia de familiares y vecinos que trataron entorpecer el procedimiento, la comisaría fueron identificados. De los 22 años, quien por disposición del fiscal de turno quedó detenido; y Paola, de 25 años, quien fue trasladada a Jefatura para correcta identificación.



er **entrieros**
GOBIERNO

MINISTERIO DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
SECRETARÍA MINISTERIAL DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

**PROYECTO DE INTEGRACION BINACIONAL DE SALTO GRANDE
READECUACION AEROPUERTO DE CONCORDIA**

Invitamos a participar de la presentación del Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto Grande", Componente 2 Readequación Aeropuerto de Concordia, que será financiado con un crédito que tomará la provincia ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La misma se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia ubicado en calle San Lorenzo Oeste 101.

PUBLICITE EN CLASIFICADOS
Los esperamos en C. Veiga 777

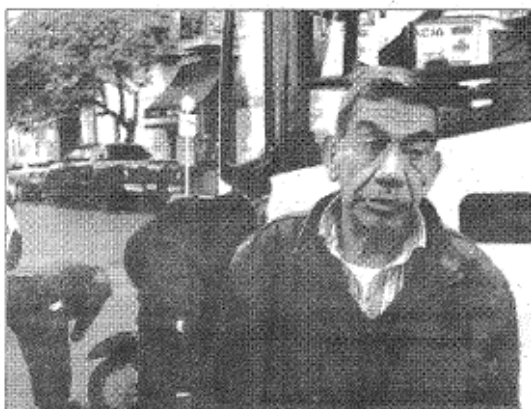
LUNES A VIERNES
de 8 a 12 y de
16:00 a 20:00 Hs.
SALUDAR

www.d...lsc...

La moto en la que se conducía terminó debajo de un colectivo

«Yo pensé lo peor, pensé que me moría, pensé que no contaba el cuento»

Un trabajador municipal que desempeña tareas en el área de salud, casi muere arrollado por un colectivo de la línea de transporte urbano de pasajeros Palmares, en la esquina de San Luis y Quintana. Según lo detallado por el motociclista ante nuestro medio, se le paró el motor de la moto justo en la bocacalle y en ese momento arrancaba el colectivo que había subido pasajes en esa esquina. Aparentemente el chofer no lo vio, y de no ser por los gritos desesperados de un policía de custodia en la Caja Mixta Municipal, el conductor del rodado menor habría sido aplastado por la unidad de transporte.



Respecto de lo ocurrido, Juan Ángel Villalba, de 70 años, le dijo a cronistas de El Sol que «yo circulaba con mi moto por calle San Luis y, en la bocacalle, con Quintana se me quedó la moto y justo en ese momento arrancaba el colectivo de Palmares, que también venía por San Luis. Se ve que el muchacho no me vio y arrancó para ir por Quintana y ahí casi me pasa por arriba», dijo Juan todavía conmovido por el accidente.

Región seguido señaló que «el chofer me pidió disculpas, me dijo que no me vio. Yo quedé abajo del colectivo con mi cuerpo contra la rueda delantera».

«Zafé de casualidad»

Asimismo y mostrando las heridas recibidas en su pierna derecha, el trabajador municipal dijo: «Zafé de casualidad, yo al colectivo no lo vi, lo vio el policía que cuida ahí en la Caja Mixta, él empezó a los gritos diciéndome al colectivo que parara, porque sino me

pasaba por arriba. Según dijeron, iba cortando boletos y por eso no me vio».

Juan recordó el momento que estaba debajo del colectivo: «Yo pensé lo peor, pensé que me moría, pensé que no contaba el cuento porque el colectivo frenó sobre mi cuerpo, yo estaba atrapado abajo y no podía salir y escuchaba el ruido del motor encima mío. Nací de nuevo».

Moto secuestrada

Finalmente, y molesto por la actitud del personal de tránsito, Juan dijo: «Resulta que lo que pasó no es culpa mía, es culpa del colectivo y tránsito me secuestró la moto a mí, me dejaron de a pie porque la moto es mi movilidad. Yo no tengo la culpa de lo que pasó, el colectivo casi me aplastó pero siguió circulando y a mí, que casi muero aplastado, me secuestraron la moto, yo quiero que me la devuelvan porque lo que pasó no fue culpa mía. Nací de nuevo pero me secuestraron la moto los de tránsito».



Aseguran que hay un número importante de vecinos que no pueden pagar la luz

De acuerdo a lo indicado, un número considerable de asociados a la Cooperativa Eléctrica no han podido hacer frente a la tarifa eléctrica.

Se trataría de vecinos que aún están debiendo las facturaciones de los tarificadores de enero y febrero, por lo que estiman que habrá cortes del suministro a gran escala.

Entrado el mes de julio los esfuerzos realizados desde la Cooperativa Eléctrica, el Municipio y la Provincia no alcanzan en lo más mínimo para morigerar las abultadas facturas y las que van a seguir en aumento por el contexto de desequilibrio económico que está sufriendo el país en su totalidad.

Lamentablemente los vecinos son las vi-



nables del ajuste, si bien no hay una confirmación oficial desde la Cooperativa Eléctrica se dice que no habría más capacidad de negociación de las facturas atrevidas acumulables y la solución es el corte del servicio para estos casos.



entreríos
GOBIERNO

MINISTERIO DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
SECRETARÍA MINISTERIAL DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

**PROYECTO DE INTEGRACIÓN BINACIONAL DE SALTO GRANDE
READECUACIÓN AEROPUERTO DE CONCORDIA**

Invitamos a participar de la presentación del Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto Grande", Componente 2 Readequación Aeropuerto de Concordia, que será financiado con un crédito que tomará la provincia ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La misma se llevará a cabo el 06 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia ubicado en calle San Lorenzo Oeste 101.

PUBLICITE EN CLASIFICADOS
Los esperamos. Visga



LUNES A VIERNES
de 8 a 12 y de
16:00 a 20:00 Hs.
SAE

CONCORDIA

HIEREN DE UN TIRO A UN MENOR Y, DESPUÉS, BALEAN EL FRENTE DE LA CASA DEL SUPUESTO AGRESOR, GOZABA DE ARRESTO DOMICILIARIO

Alrededor de las 11:50 horas de ayer ingresó al Hospital Delicia Concepción Masvernat, un menor de 16 años que presentaba una herida de arma de fuego en la pierna izquierda, con orificio de entrada y salida, lo que produjo una lesión en la vena femoral, por lo que fue derivado al quirófano.

Luego, en el sitio indicado como lugar del hecho, sito en calle Las Heras y 2 de Abril, tomó intervención personal de Comisaría Octava y de la División Criminalística, según informó la policía.

Allí, se constató la existencia de dos vainas servidas, calibre 9 mm, localizadas en el suelo, también se levantó muestras de manchas sangres, sobre la vereda del lado norte de Las Heras casi 2 de Abril.

Además, se entrevistó a la madre del herido y a una joven de 18 años, por lo que se supo que ambas tomaron conocimiento del hecho por un menor de 13 años, quien comentó que andaba junto con el lesionado, según el parte policial.

Posteriormente, personal de la División Investigaciones recibió información acerca de que "el Maxi" habría sido el autor de los disparos; también se pudo establecer que un hermano del herido habría presenciado el hecho, que comenzó a ser investigado por el fiscal Germán Dri.

Con posterioridad, alrededor de las 13:20 horas, se informó desde el nosocomio que el herido se encontraba estable, luego de

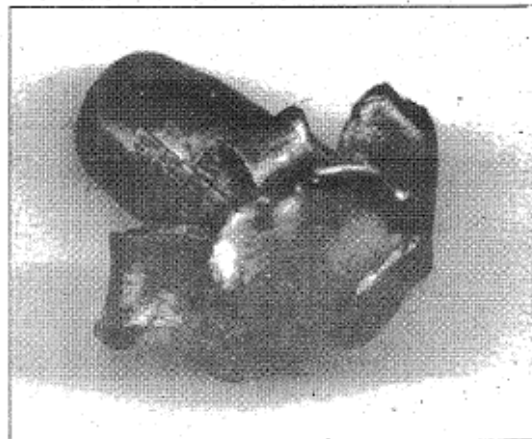
habérselo realizado una operación exploratoria, en la que se le reparó la vena femoral.

Asimismo, se destacó que el presunto autor del hecho, Maximiliano (40 años) se encontraba haciendo uso del beneficio del arresto domiciliario.

BALAZOS EN LA CASA DE "EL MAXI"

Por otra parte, personal de Comisaría Segunda, aproximadamente a las 13:30 Hs., realizó actuaciones de oficio por el delito de Abuso de Arma de Fuego en perjuicio de Milena (19 años), quien manifestó que cuando se encontraba afuera de su domicilio, sito en calle Avellaneda 927, cruzó por el frente un individuo al que conoce como "el Maxi", en una moto Kusun, de color negro, con un arma de fuego en una de sus manos y que el mismo realizó varios disparos hacia su casa y que, detrás de éste, pero por calle Graaiguay, en una moto grande estilo 150 Cms, de color rojo, cruzó otro individuo, a quien conoce como "el Esteban" y también realizó varios disparos hacia su domicilio.

En el lugar del hecho (domicilio de quien apodieran "el Maxi") se pudo constatar dos impactos de proyectil de arma de fuego, en el frente de la vivienda y sobre el suelo un plomo deformado correspondiente a una bala Calibre 38 mm, por lo que se dio intervención a personal de la División Criminalística, procediendo personal de Comisaría Segunda al traslado del individuo apodado "el Maxi".



Más adelante, por disposición del fiscal Dri, se realizó la prueba de Dermotest, en ambas manos, a "el Maxi" y a otro sujeto identificado como Mario.

Finalmente, cerca de las 17 horas, se recepcionó en la Jefatura Departamental de Policía un Oficio del Juzgado de Garantías a

cargo de la jueza María del Luján Giorgi mediante el cual se dispuso la detención de "el Maxi" y su puesta a disposición el Agente Fiscal actuante, lo cual cumplimentó, quedando el detenido alojado en la Sección Alcaldía a disposición de la jueza.

Dicen que son de la familia de los "Pan Duro"

"ME PEGARON EN LA CABEZA, ME DESPERTÉ EN EL HOSPITAL Y NO ME ACUERDO DE NADA"

Un maestro panadero que desempeña tareas en una conocida cadena de panaderías en nuestra ciudad fue víctima de un salvaje ataque por parte de varios delincuentes que lo interceptaron alrededor de las 2 de la madrugada del día sábado en las inmediaciones de Moulin y Humberto Primo.

El trabajador volvía a su casa cuando los delincuentes se le pararon del ante de la moto, le aplicaron un contundente golpe en la cabeza,

con un palo o "un fierro" (según la víctima) para robarle el dinero de unas changas, el celular y unas herramientas. Dijo que no lo mataron porque tenía el casco puesto y que se despertó en el hospital. Le robaron el dinero y el celular, cortó además que no le robaron la moto porque no avanzó.

Sobre el mal momento que le tocó vivir, Carlos Benítez, dijo a cronistas de EL SOL que: "en ese lugar, ahí justamente esa gente sale tipo pirata y

asaltan al primero que se les cruza, son los "Pan Duro", padre e hijo, que salieron así de improvisado y me cazaron mientras volvía de trabajar a eso de las 2 de la mañana más o menos, yo venía de trabajar y no me dieron tiempo a nada".

Del mismo modo, el trabajador panadero dijo: "gracias a Dios que tenía el casco puesto porque sino, no hubiera estado contando el cuento porque me pegaron con un fierro o un palo en la cabeza y me desperté en el hospital y no sé nada de lo que me había pasado".

"Me habían dicho -agregó Benítez- que en ese lugar los que asaltan son los "Pan Duro" pero yo pensé que no era para tanto. Ellos me salieron cuando yo iba por Moulin, ahí en la cortadita del barrio Centenario, siempre asaltan en ese lugar y después salen corriendo por la cortadita para adentro del barrio y se meten en su casa", afirmó.

Benítez reconoció que "todo fue muy rápido, tipo ataque pirata, me golpearon, perdí el conocimiento y la verdad que no sé qué pasó después, se que me quedó tirado sin conocimiento. Los vecinos que me socorrieron me dijeron que el padre de uno de ellos decía: '¡Jijate que me parece que está muerto!' y según los vecinos me robaron la moto porque no les avanzó".

"Yo estoy a 6 cuadras de mi casa, y uno viene pensando en llegar cuando sale del trabajo -dijo- y agregó- pero pasó eso, me sacaron el celular y el dinero que tenía, lo que tenía en mi bolsillo de cambio y me sacaron eso y me sacaron también."

las herramientas de abajo del asiento "de moto".

"Así que fue algo rápido, yo sólo puedo decir que me desperté en el hospital y no me acuerdo de nada porque fue todo como un relámpago, algo rápido, encima estuve inconsciente un tiempo largo y se me da vuelta todo lo que viví", reconoció.



Benítez y su ojo emorrazado.



entreríos
GOBIERNO

MINISTERIO DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

SECRETARÍA MINISTERIAL DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

PROYECTO DE INTEGRACIÓN BINACIONAL DE SALTO GRANDE

READECUACIÓN AEROPUERTO DE CONCORDIA

Invitamos a participar de la presentación del Proyecto "Programa de Integración Binacional de Salto Grande", Componente 2 Readequación Aeropuerto de Concordia, que será financiado con un crédito que tomará la provincia ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La misma se llevará a cabo el 05 de julio a las 17:00hs, en el Centro de Convenciones de Concordia ubicado en calle San Lorenzo Oeste 101.

PUBLICITE EN CLASIFICADOS
Los esperamos en C. Veiga 777



LUNES a VIERNES
de 8 a 12 y de
16:00 a 19:00 Hs.
SÁBADO 8 a 12 Hs.

WV... also...

7 Anexo 3. Presentaciones de la consulta




SALTO – CONCORDIA
 "juntos por el desarrollo de una región"
 

Acuerdos de proyectos conjuntos recientes

- Plantas de tratamientos cloacales
- Aeropuerto Internacional Concordia
- Puente de Integración Vecinal
- Puerto de Barcaza en Salto
- Mesa Binacional Hortícola
- Integración del Comité de Cuenca del RU
- Acuerdos Turísticos
- Otros acuerdos de cooperación sociales-culturales

}

**Acta de Salto :
27-04-2017**



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos



Objetivo General:

Fortalecer la integración binacional y aumentar la competitividad de los sectores productivos y servicios turísticos de la región de Salto Grande.

Objetivos Específicos:

- **Aumentar las ventas de los sectores productivos** que participan del programa y mejorar el posicionamiento de la región de Salto Grande como destino turístico nacional e internacional.
- **Readecuar el Aeropuerto Comodoro Pierrastegui** para atender la demanda de aerolíneas comerciales de pasajeros, extender la longitud de la pista de aterrizaje a 2.100 m y establecer los mecanismos institucionales para asegurar la operación y mantenimiento del mismo.
- **Facilitar el tránsito de personas en el Centro de Frontera Puente Internacional de Salto Grande**, teniendo como premisa principal la seguridad y la eficiencia en los controles fronterizos, a través de la incorporación de nuevas tecnologías.



**Componente 1.
Integración y
Desarrollo Productivo.**



**Componente 2.
Conectividad de la
Región.**



**Componente 3.
Gestión Coordinada
de Fronteras.**



COMPONENTE 2. Conectividad de la Región.

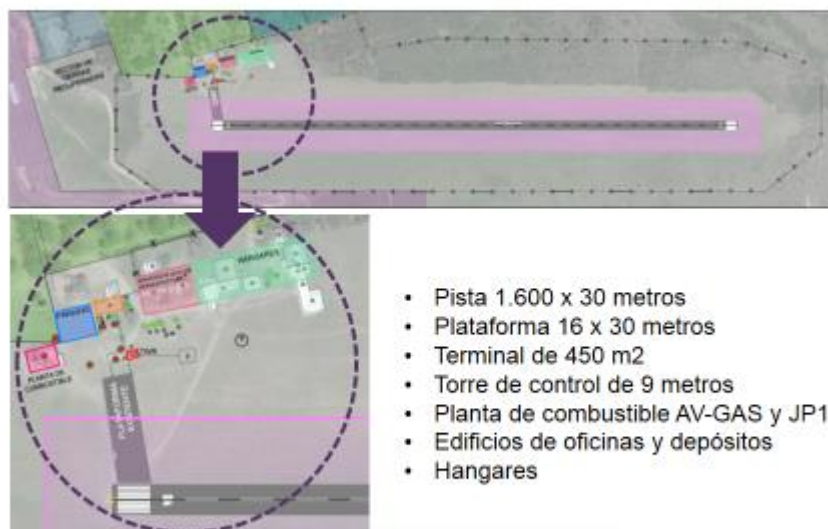


READECUACIÓN DEL AEROPUERTO COMODORO PIERRESTEGUI



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE



- Pista 1.600 x 30 metros
- Plataforma 16 x 30 metros
- Terminal de 450 m2
- Torre de control de 9 metros
- Planta de combustible AV-GAS y JP1
- Edificios de oficinas y depósitos
- Hangares



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLATAFORMA ACTUAL



La plataforma se encuentra en el borde de la franja de pista y vulnera la superficie de seguridad

TORRE DE CONTROL



La torre de control vulnera las superficies de seguridad



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

TERMINAL ACTUAL



La terminal de 450 m2 es pequeña y no cuenta con salas de embarque, puestos de checkin, ni oficinas.

PLANTA DE COMBUSTIBLE



La planta de combustible cuenta con tanque de 10.000 litros de AV-GAS y 50.000 litros de JP1. Se encuentra en buenas condiciones operativas.



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

OFICINAS Y DEPÓSITOS



Oficinas de EANA, ANAC, sala multifunción, depósitos y sala de generadores.



Hangares alquilados a privados y hangar de la Policía de Entre Ríos.



Ministerio de PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PROYECCIÓN DEL TRÁFICO

Operaciones comerciales regulares de pasajeros

PRINCIPALES DESTINOS DE CABOTAJE

Buenos Aires
Bariloche
Córdoba
Iguazú
Salta
Ushuaia

PRINCIPALES HUBS DE PASAJEROS DE LA REGIÓN

Buenos Aires (Ezeiza)
San Pablo
Lima
Santiago de Chile
Distancias: 500 a 3.000 km



Ministerio de PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PROYECCIÓN DEL TRÁFICO

Se realizó un análisis de sensibilidad para la longitud de pista y se determinó que una pista de 2.000 metros es suficiente para la operación prevista del aeropuerto.

- Alcance del Boeing 737-800 con máxima carga de pasajeros (189 pax): 3.200 km. Incluye todos los destinos de cabotaje y los principales destinos regionales.
- Alcance del Boeing 737-800 con máxima carga: 1.650 km. Incluye casi la totalidad del país excepto parte de la Patagonia. Alcanza a Santiago de Chile y San Pablo.



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

CRITERIOS DE DISEÑO

Diseño según normas argentinas e internacionales:

- ANAC RAAC Parte 154
- OACI Anexo 14 y Doc9157
- FAA AC 150/5300-6F

Obras necesarias:

- Ampliación de pista a 2.000 x 30 metros(con plataformas de viraje)
- Franjas de pista de 75 metros
- Nuevas superficies limitadoras de obstáculos
- Plataforma 130 x 80 metros para dos aeronaves comerciales y 1 aviación general simultaneas
- Aero-estación
- Torre de control de 7 pisos

Requisitos:

- Operaciones comerciales de pasajeros
- Aerolíneas que operan en Argentina
- Vuelos de corta y media distancia
- Posiciones simultaneas en plataforma
- Aeropuerto 4C OACI



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

ANTECEDENTES ESTUDIADOS

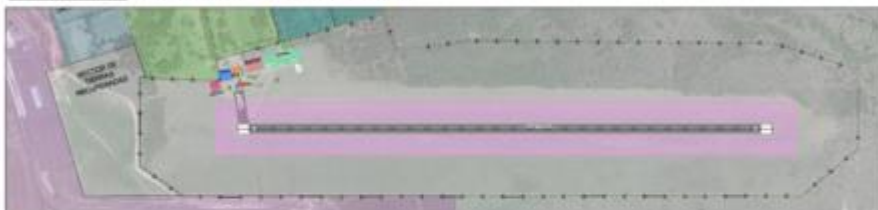
- Plano de Usos del Suelo, ORSNA, marzo 2014
- Planos de Anteproyecto Terminal, ORSNA, 2015
- Informe Técnico N°029-17, Departamento de Gestión de Pavimentos, ANAC, 15 de marzo de 2017
- Informe Inspección de Aeródromo y Relevamiento GPS, Dirección de Aeródromos, ANAC, 19 al 21 de julio de 2017
- Plano de Obstáculos de Aeródromo, "DIA-SAAC-TIPO B-SET 17", Dirección de Aeródromos, ANAC, agosto 2017
- Informe Aeropuerto Comodoro Pierrestegui, Departamento de Estadística, EANA, julio 2017
- Perfil de Proyecto: Aeropuerto Internacional de Cargas y Pasajeros Concordia (COC), versión borrador preliminar diciembre 2017
- Evaluación Estructural en pista Aeropuerto "Comodoro Juan José Pierrestegui" de Concordia, UTN/CECOVI, marzo 2018
- Proyecto de recategorización Aeropuerto de la ciudad de Concordia, elaborado por Flyportspara CFI, marzo 2018
- Planificación de Escalas y Rutas "FORM-MOG-006-PER", Avianca, 02 de enero de 2017
- Ordenanza N° 31914, Plan Sectorial Corredor Turístico, Recreativo y de Desarrollo Sustentable Zona Norte, 2000
- Ordenanza N° 32692, Código de Ordenamiento Urbano, 2004
- Plano de Ampliación de Pista con sector de tierras recuperadas al autódromo, Municipalidad de Concordia, 2006



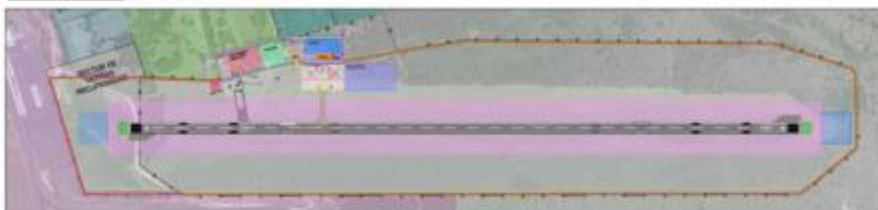
Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PROYECTO DE READECUACION

PLANIMETRÍA ACTUAL: AEROPUERTO EXISTENTE - LONGITUD DE PISTA 1.400 m



PLANIMETRÍA FUTURA: AEROPUERTO PROYECTADO - LONGITUD DE PISTA 2.000 m - NUEVA PLATAFORMA AERONAVES CLAVE C - NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

DETALLE DE UBICACIÓN DE PLATAFORMA, TERMINAL DE PASAJEROS, PARKING Y SERVICIOS DE APOYO.

SITUACIÓN ACTUAL



SITUACIÓN CON PROYECTO



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PROYECTO DE READECUACION



- Pista 2.000 x 30 metros (con plataformas de viraje)
- Plataforma 130 x 80 metros (3 aeronaves simultáneas)
- Aeroestación
- Torre de control de 7 pisos
- Planta de combustible AV-GAS y JP1
- Edificios de oficinas y depósitos
- Hangares



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

OBRAS PROYECTADAS:

- Pista 2.000 x 30 metros(con plataformas de viraje)
- Franjas de pista de 75 metros
- Nuevas superficies limitadoras de obstáculos
- Plataforma 130 x 80 metros para dos aeronaves comerciales simultaneas
- Aero-estación
(puestos de checkin, sala embarque, controles de seguridad, oficinas, etc.)
- Torre de control de 7 pisos

TAREAS NECESARIAS:

- Movimiento de suelos para relleno y nivelación de franjas
- Pavimento de concreto asfáltico para pista y rodaje, y nuevas vialidades
- Pavimento de hormigón para plataforma
- Edificio terminal de pasajeros y torre de control
- Ballizamiento de pista
- Ayudas a la navegación
- Camino perimetral para seguridad



DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

- Edificio terminal de pasajeros y torre de control



Actualmente se encuentra en proceso de definición por parte de los organismos de regulación de las dimensiones que requerirá la terminal de pasajeros.



NUEVOS PAVIMENTOS PARA AERONAVES:

- Se deberá realizar un saneamiento del suelo existente de baja calidad, mediante excavación del suelo existente y relleno con suelo seleccionado.
- Las estructuras para ampliación de pista y nueva calle de rodaje serán en pavimento de concreto asfáltico con base y subbase, apoyado sobre el suelo seleccionado de saneamiento.
- La plataforma será de pavimento de hormigón con subbase, sobre el suelo seleccionado de saneamiento.
- La estructura existente en pista se repavimentará mediante recrecido con mezcla asfáltica
- En los extremos de la nueva pista se deberá realizar el relleno del terreno pudiendo utilizar el material de las excavaciones.



NUEVAS AYUDAS VISUALES A LA NAVEGACIÓN

- Se realizará el nuevo señalamiento diurno de pista, rodaje y plataforma
- Se ejecutará a nuevo el balizamiento de pista (borde, umbral y fin de pista)
- Se ejecutará balizamiento en la nueva calle de rodaje y plataforma (borde)
- Se incluirán sistema PAPI en ambas cabeceras de pista

AYUDAS INSTRUMENTALES A LA NAVEGACIÓN

- Se aplicará un sistema de aproximación instrumental de no precisión mediante VOR
- Se aplicará un sistema de aproximación GNCS mediante GPS (EANA)

OTROS EQUIPAMIENTOS

- Se proveerá una estación meteorológica automática tipo AWOS



NUEVAS VIALIDADES

- Se construirá una calle de servicio que conecte la planta de combustible, los edificios de oficinas, hangares y el futuro SEI con la nueva plataforma
- Se prolongará el acceso existente, en sentido norte siguiendo el alambrado hasta encontrar la futura terminal
- Se construirá un nuevo parking, ubicado frente a la futura terminal, con mayor capacidad y mejor distribución.

NUEVO CAMINO PERIMETRAL:

- Se realizará un camino perimetral continuando la calle de servicio, ejecutado con material granular estabilizado como ripio o RAP.

EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS Y TORRE DE CONTROL

- Se ejecutará un nuevo edificio terminal con capacidad para operar aeronaves de pasajeros de gran porte: hall, puestos de check-in, control de seguridad, sala de embarque, recogida de equipaje, zonas comerciales, baños, oficinas.
- Se ejecutará una torre de control con visual a ambas cabeceras de pista
- Se adecuarán los edificios existentes para el funcionamiento de: SMN, ANAC, EANA, PSA, ORSNA, SEI, etc

MODIFICACIÓN DEL CERCO PERIMETRAL:

- Se adecuará el cerco perimetral al nuevo extremo de pista en el sur
- Se adecuará el cerco perimetral alrededor de la planta de combustible para cumplir con las medidas de seguridad requeridas
- Se modificará el cerco existente para separar el sector público del sector aeronáutico en la nueva terminal de pasajeros



Evaluación Ambiental y Social del Aeródromo de Concordia

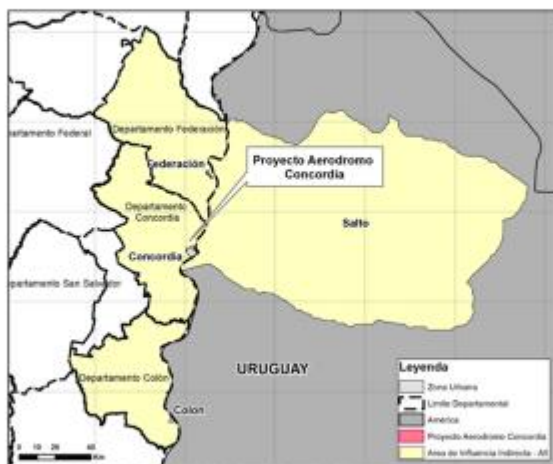
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

- Integración binacional.
- Extender la pista de aterrizaje de 1.600 a 2.000 metros.
- Readecuar/construir infraestructura asociada.
- Dentro del predio del aeródromo existente.

OBJETIVO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Identificar posibles IMPACTOS POSITIVOS y NEGATIVOS y
desarrollar PLANES de manejo para CONTROLARLOS

ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO



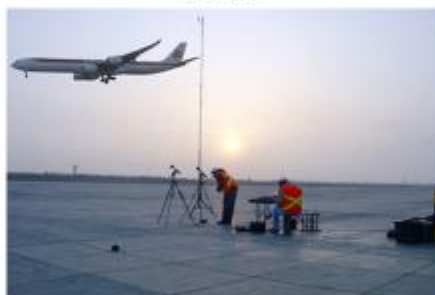
Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

IMPACTOS MÁS SIGNIFICATIVOS

AVIFAUNA



RUIDO



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

AVIFAUNA



Choque con automóviles y aviones



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLAN DE GESTIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

Gestión Ambiental en el Aeropuerto

- Evitar el ingreso/atracción de aves y otros animales a la zona de aviones.
- Monitoreo de mortandad de avifauna

Conservación en el entorno

- Reforestación
- Vivero de especies nativas
- Control de especies exóticas
- Apoyo a proyectos locales de conservación.



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLAN DE GESTIÓN DE LA BIODIVERSIDAD



Vehículo de Equipo de control
aviario



Uso de pirotecnia



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLAN DE GESTIÓN DE LA BIODIVERSIDAD



Evitar acumulaciones de
agua

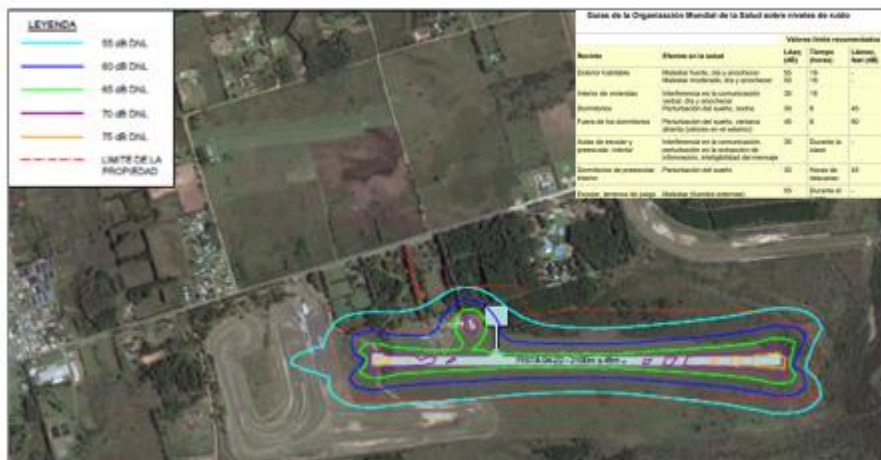


Monitoreo de avifauna



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

RUIDO



Línea celeste representa área donde se tendrá un valor de 55db. Valor límite recomendado por OMS



Ministerio de PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

Guías de la Organización Mundial de la Salud sobre niveles de ruido

Recinto	Efectos en la salud	Valores límite recomendados		
		LAeq (dB)	Tiempo (horas)	LAmx, fast (dB)
Exterior habitable	Malestar fuerte, día y anochecer	55	16	-
	Malestar moderado, día y anochecer	50	16	-
Interior de viviendas	Interferencia en la comunicación verbal, día y anochecer	35	16	-
Dormitorios	Perturbación del sueño, noche	30	8	45
Fuera de los dormitorios	Perturbación del sueño, ventana abierta (valores en el exterior)	45	8	60
Aulas de escolar y preescolar, interior	Interferencia en la comunicación, perturbación en la extracción de información, inteligibilidad del mensaje	35	Durante la clase	-
Dormitorios de preescolar, interior	Perturbación del sueño	30	Horas de descanso	45
Escolar, terrenos de juego	Malestar (fuentes externas)	55	Durante el juego	-



Ministerio de PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLAN DE GESTIÓN DEL RUIDO



OTROS IMPACTOS

- **Suelo:** Movimiento de tierras y nivelación del terreno.
- **Paisaje:** Vegetación / vehículos / maquinaria / personal de obra.
- **Agua:** Desagües pluviales / Aguas residuales domésticas / Productos de obra.
- **Aire:** Emisión de gases de vehículos y polvo.
- **Infraestructura y Servicios:** Tráfico de vehículos.
- **Riesgos Naturales y Tecnológicos:** Derrames, incendios, dispersión de residuos / Inundaciones
- **POBLACIÓN: MOLESTIAS A LA POBLACIÓN.**

PLAN DE PARTICIPACIÓN Y COMUNICACIÓN SOCIAL

Aviso de Obra y Señalización preventiva.

- Talleres de Inicio de Obra
- Cartelería de Obra
- Medios locales de comunicación



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLAN DE PARTICIPACIÓN Y COMUNICACIÓN SOCIAL

Gestión de Quejas y Reclamos.

- Recepción y registro
- Evaluación
- Respuesta
- Seguimiento
- Solución

Escribanos
aquí sus ...



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

PLAN DE PARTICIPACIÓN Y COMUNICACIÓN SOCIAL

Participación de las mujeres en las consultas.

- Convocatoria
- Comunicación y difusión
- Procesos participativos



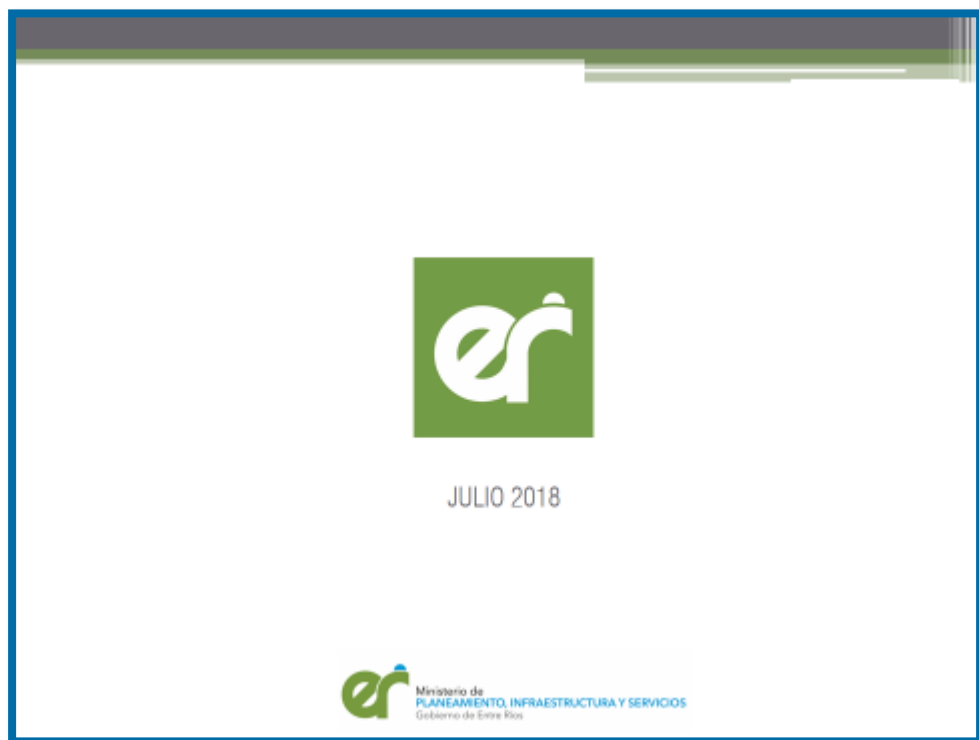
Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos

OTROS PLANES

- Residuos Sólidos
- Sustancias Peligrosas
- Aguas de Escorrentía y Residuales
- Calidad de Aire
- Contingencias
- Salud y Seguridad Ocupacional
- Supervisión Ambiental y Social de la Obra



Ministerio de
PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Gobierno de Entre Ríos



8 Anexo 4. Acta de la Consulta labrada por la Secretaría de Ambiente de Entre Ríos

1

Siendo las 17:30hs del día 5 de Julio de 2018, se da inicio al proceso de participación pública del Proyecto Programa de Integración Regional Concordia - Suro, Compuesto por: Rehabilitación del Aeropuerto Concordia Pte. Terci en presencia de funcionarios de la Secretaría de Ambiente, Ministerio de Planificación, Municipio local y otros organismos.

Primero se expone el Programa completo. Se presenta el Plan socio-ambiental con énfasis en el tema de Asistencia y Gestión de Ruidos. Concluidas las presentaciones, se abre la posibilidad a realizar aportes y comentarios. Dirigen la palabra a ciudadanos expresando sus puntos de vista del Proyecto. Firmas a continuación.

Calabro los comentarios por desarrollo Regional

Guillermo Benítez
Eusebio Acuña
Gus de Peter de Peter
Dns 2060243

Horacio Ferrera
Dns 1636112
CARLOS DE VERA

Gerardo Oscar
FAC. ALIMENTOS UNER

Mano Martín
Trabajo Comunal

Mano Martín
Mano Martín


HONOR MARIA ISABEL
PRESIDENTE
AHG - PETERA CONCORDIA


Sim pablop
La pablop


1. BAH/CR





3



 ROSA ISABEL FLORES
 DNI 26540 390
 CAFESG



 LOPEZ MARTIN
 CAFESG



 Huber Guseb
 DNI 27774.483
 CAFESG



 JOSE JOSE
 CAFESG



 LUIS LOPEZ
 CAFESG


 MARCOS A. PERALTA
 MURE CONCORDIA



 ROBERTO


 Ing. G. Lorge
 CAFESG

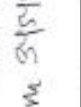
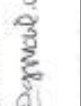
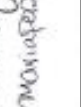
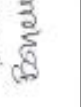

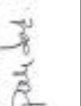
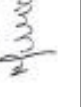

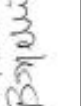




 ROBERTO ALCA


 MARTIN MIGUEL A.

Dado las 19:00 hrs se cierra el presente
 libro de actas en presencia de funcionarios
 de la Secretaría de Ambiente. Teniendo
 como proceso de Participación es el
 proceso de consultiva vigente Decreto
 4977/09 de un poco ambiente.


 Dr. VALERIA GONZÁLEZ
 Coordinadora de Comité Facilitación
 Secretaría de Ambiente
 Gobierno de Entre Ríos

9 Anexo 5. Lista de asistencia a la consulta

PRESENTACIÓN PÚBLICA: PROGRAMA DE INTEGRACIÓN BI NACIONAL DE SALTO GRANDE					
LUGAR: CONCORDIA, ENTRE RÍOS					
FECHA: 5 DE JULIO DE 2018					
NOMBRE Y APELLIDO	INSTITUCIÓN	LOCALIDAD	MAIL	TELÉFONO	FIRMA
JOSE LAMARQUE		Concordia	770jovier@gmail.com	3454048130	
MALVARIO JOSE		Concordia	MALVARIO@LINE.109	345620860	
BORRERO ELSIE	PRIVADO	Concordia	elsie.483@gmail.com	3454046844	
JUAN E. FUSER	PRIVADO	Concordia	jofusere552@gmail.com	401184	
CRASSI SANC	CAFESG	Concordia	crassi_sanc@yahoo.com	3454046844	
ROSA DE LOYOLA	Comunidad de San Juan	Concordia	rosa.de.loyola@gmail.com	3452956	
AGUIRRE MARCELO	HCD	Concordia	marcelo.aguirre@gmail.com	3454046844	
FLORES MIGUEL	C. CONCORDIA	Concordia	miguel59@gmail.com	3454046844	
RAMON RAMON	C. CONCORDIA	Concordia	ramon.ramon@gmail.com	3454046844	
VILARDO JORGE	C. CONCORDIA	Concordia	jorge.villar@gmail.com	3454046844	
ROQUE ALONSO	PRIVADO	Concordia	roque.alonso@gmail.com	3454046844	
MARTIN LOPEZ	CAFESG	Concordia	martin.lopez@gmail.com	3454046844	
ROSA FLORES	CAFESG	Concordia	rosa.flores@gmail.com	3454046844	
WALTER BOVE	Municipalidad de Concordia	Concordia	walter.bove@gmail.com	3454046844	
MIGUEL GUITAR	Municipalidad de Concordia	Concordia	miguel.guitar@gmail.com	3454046844	
MANI DEVEDE	Municipalidad de Concordia	Concordia	mani.devede@gmail.com	3454046844	
BONELLI MARCELO	Municipalidad de Concordia	Concordia	bonelli.marcelo@gmail.com	3454046844	

PRESENTACIÓN PÚBLICA: PROGRAMA DE INTEGRACION BI NACIONAL DE SALTO GRANDE
LUGAR: CONCORDIA, ENTRE RIOS
FECHA: 5 DE JULIO DE 2018

NOMBRE Y APELLIDO	INSTITUCIÓN	LOCALIDAD	MAIL	TELEFONO	FIRMA
JOSÉ SANCHEZ	CEPEJO RIO. ENTE	CONCORDIA	CONSA@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
Wojmas C. Ariza	MUSIC. CONCORDIA	CONCORDIA	CE@music@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
ARMANDO ALBERTO	HCD	CONCORDIA	armando@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
ROBERTO ACUNA	C.A.F.E.S.G.	CONCORDIA	roberto@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
HAROLD FERRER	PEPPER	CONCORDIA	harry@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
EMMA CARMONA	Municipalidad Concordia	CONCORDIA	emma@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
FERRER LUIS	C.A.F.E.S.G.	CONCORDIA	ferrer@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
LUGEREN LUIS	CAFESG	CONCORDIA	luis@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
CUTIEMER EDUARDO	CAFESG	CONCORDIA	eduardo@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
DIEZBARRERA ALDO	BARER	CONCORDIA	aldo@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
ALDO ALDO	ANDE	CONCORDIA	aldo@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
MAURICIO CARRERA	CONCORDIA	CONCORDIA	mauricio@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
CONCORDIA	CONCORDIA	CONCORDIA	concordia@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
OSCAR CUBO	CONCORDIA	CONCORDIA	oscar@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]
ALEJANDRO PUERTO	HELICLUB CONCORDIA	CONCORDIA	alejandro@rio-ent.com.ar	154087043	[Firma]

PRESENTACIÓN PÚBLICA: PROGRAMA DE INTEGRACIÓN BI NACIONAL DE SALTO GRANDE
LUGAR: CONCORDIA, ENTRE RÍOS
FECHA: 5 DE JULIO DE 2018

NOMBRE Y APELLIDO	INSTITUCIÓN	LOCALIDAD	MAIL	TELEFONO	FIRMA
Silvana Echazarreta	EMIA S.E.	Cauca	sechazarreta@emsa.com.co	315 520 438	[Signature]
Alfonso Jarama	Servicio Nacional de Protección Ambiental	Cauca	sechazarreta@emsa.com.co	315 520 438	[Signature]
Roberto Procel	AEROPORTOS DEL CAFESG	Cauca	sechazarreta@emsa.com.co	315 520 438	[Signature]
Alfonso Jarama	CAFESG	Cauca	sechazarreta@emsa.com.co	315 520 438	[Signature]
Rosendo Zamora	Sec Ambiente E. Min	Cauca	sechazarreta@emsa.com.co	315 520 438	[Signature]
Carolina Ruiz	Sec. Ambiente E. Min	Cauca	sechazarreta@emsa.com.co	315 520 438	[Signature]

10 Anexo 6. Registro fotográfico de la consulta



Fuente: Diario El Sol, 16.07.2018.



Fuente: Prensa Gobierno de Entre Ríos.

11 Anexo 7. Publicaciones en medios de comunicación

- Diario EL SOL (6 JULIO, 2018)

<https://diarioelsol.com.ar/2018/07/06/se-realizo-la-audiencia-publica-para-exponer-el-proyecto-de-integracion-regional-concordia-salto/>

- Diario JUNIO DIGITAL (6 JULIO, 2018)

<http://www.diariojunio.com.ar/noticia.php?noticia=89691>

- Diario CONCORDIA DIRECTO (6 JULIO, 2018)

<http://concordiadirecto.com/se-realizo-la-audiencia-publica-para-exponer-el-proyecto-de-integracion-regional-concordia-salto.html>

- TWEETER GOBIERNO DE ENTRE RÍOS (5 JULIO, 2018)

https://twitter.com/minplan_er/status/1014987825836683265?s=19

- INSTAGRAM GOBIERNO DE ENTRE RÍOS (5 JULIO, 2018)

https://www.instagram.com/p/Bk3SDXgHbrd/?utm_source=ig_share_sheet&igshid=vvw8gau36tom

- PRENSA GOBIERNO ENTRE RÍOS ((5 JULIO, 2018)

<https://www.entrerios.gov.ar/minplan/noticias/20180705-se-realizo-la-presentacion-publica-para-exponer-el-proyecto-de-integracion-regional-concordia-salto>

12 Anexo 8. Carta del Intendente de Salto

