

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
1.1. OBJETIVO DEL INFORME	5
1.2. TITULAR DEL PROYECTO	5
1.3. PROPIETARIO	5
1.4. TÉCNICOS RESPONSABLES DEL PROYECTO	5
1.5. TÉCNICOS RESPONSABLES DEL ANÁLISIS AMBIENTAL	5
2. RESUMEN EJECUTIVO.....	6
2.1. UBICACIÓN	6
2.2. DESCRIPCIÓN GENERAL	7
2.2.1. <i>Situación actual</i>	7
2.2.2. <i>Descripción del proyecto</i>	9
2.2.2.a. Descripción de los puentes	12
2.2.2.b. Expropiaciones.....	15
2.2.2.c. Ubicación del obrador	15
2.2.2.d. Ataguías	16
2.2.2.e. Actividades	17
2.2.2.f. Recursos	17
2.2.2.g. Mantenimiento de maquinaria	18
2.2.2.h. Almacenamiento de combustible	18
2.2.2.i. Disposición de residuos	18
2.2.2.j. Lavado de maquinaria en contacto con hormigón	18
2.2.2.k. Desvíos de tránsito	18
2.2.2.l. Remoción de monte natural	18
2.2.2.m. Corrimiento de servicios.....	18
2.2.2.n. Duración del proyecto y mano de obra estimada.....	19
3. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO RECEPTOR	20
3.1. MEDIO FÍSICO	20
3.1.1. <i>Clima</i>	20
3.1.1.a. Temperatura	20
3.1.1.b. Precipitaciones	20
3.1.1.c. Vientos	20
3.1.2. <i>Geología e hidrogeología</i>	21
3.1.3. <i>Suelos</i>	23
3.1.4. <i>Aguas superficiales</i>	24
3.2. MEDIO BIÓTICO	24
3.2.1. <i>Flora</i>	25
3.2.2. <i>Fauna</i>	25
3.2.2.a. Anfibios y reptiles	25
3.2.2.b. Aves	25
3.2.2.c. Mamíferos.....	25
3.2.2.d. Áreas protegidas y de importancia para la conservación	25
3.2.2.e. Unidades paisajísticas	27
3.3. MEDIO ANTRÓPICO	27
3.3.1. <i>Poblaciones cercanas</i>	27
3.3.2. <i>Población</i>	28
3.3.3. <i>Entorno cercano a la obra</i>	28
3.3.4. <i>Aspectos sociales y educativos</i>	29
3.3.5. <i>Infraestructura vial</i>	29
3.3.6. <i>Emprendimientos cercanos en la zona del proyecto</i>	29

4. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES	30
4.1. IMPACTOS DE FASE CONSTRUCTIVA.....	30
4.1.1. <i>Instalación del obrador</i>	30
4.1.2. <i>Expropiaciones</i>	31
4.1.3. <i>Desvíos de tránsito</i>	31
4.1.4. <i>Movimiento de suelos</i>	31
4.1.5. <i>Operación de maquinaria</i>	31
4.1.6. <i>Lavado y mantenimiento de maquinaria</i>	32
4.1.7. <i>Remoción de monte natural</i>	32
4.1.8. <i>Utilización de ataguías</i>	32
4.1.9. <i>Ejecución de piezas de hormigón</i>	32
4.1.10. <i>Retiro del obrador</i>	33
4.2. IMPACTOS DE FASE OPERATIVA	33
4.3. IMPACTOS DE FASE DE ABANDONO	33
5. CLASIFICACIÓN PROPUESTA.....	34
6. BIBLIOGRAFÍA	35
7. ANEXO I – PLANIMETRÍA DEL PROYECTO	36
8. ANEXO II – PLANO DE PUENTES, ESQUEMAS DE REFERENCIA	39
9. ANEXO III – PERFILES DE CAUCE	43
10. ANEXO IV – SOLICITUD CAMBIO DE TRAZA, VECINOS RUTA 20	46

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 2-1 Ubicación del emprendimiento sobre fotografía satelital.....	6
Ilustración 2-2 Ubicación del emprendimiento sobre carta L-17 del PCN50 (SGM).....	6
Ilustración 2-3 Zona donde se ejecutará el proyecto	7
Ilustración 2-4 Zona donde se ejecutara el proyecto	8
Ilustración 2-5 Traza actual ruta 20.....	9
Ilustración 2-6 Estado actual ruta 20.....	9
Ilustración 2-7 Comparación entre traza original y final	10
Ilustración 2-8 Perfil transversal ruta 20.....	11
Ilustración 2-9 Zonas con camino rural existente.....	11
Ilustración 2-10 Ubicación de los puentes sobre imagen satelital	12
Ilustración 2-11 Actual cruce sobre Arroyo Islas de Arguelle por camino vecinal	13
Ilustración 2-12 Vista Arroyo Islas de Arguelle	14
Ilustración 3-1 - Velocidad y dirección del viento más frecuente en la cuadrícula F3 (15 m).....	21
Ilustración 3-2 Terrenos del Uruguay	22
Ilustración 3-3 Grupo Arapey en la zona del proyecto	23
Ilustración 3-4 Grupos de suelos CONEAT en la zona del proyecto	23
Ilustración 3-5 Ubicación del emprendimiento sobre mapa de zonas ingresadas al SNAP (Fuente: DINAMA).	26
Ilustración 3-6 Zonas con prioridad de conservación - Fuente: DINAMA	26
Ilustración 3-7 Ecosistemas vulnerables, Monte ribereño Arroyo Tres Árboles – Fuente: DINAMA	27
Ilustración 3-8 Unidad paisajística en la zona del proyecto - Fuente: DINAMA	27
Ilustración 3-9 Casas cercanas al proyecto	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2-1 Padrones a expropiar en la traza del proyecto	15
Tabla 3-1. Disponibilidad de especies para la ecorregión Cuesta basáltica (Brazeiro et al., 2008).	24
Tabla 3-2 Distribución poblacional del departamento de Rio Negro, así como de las poblaciones de Sarandí de Navarro y Pueblo Grecco de acuerdo a los censos nacionales del 2004 y 2011 (Fuente: INE).	28

INDICE DE LAMINAS

Lamina 7-1- Planimetría del proyecto I	36
Lamina 7-2 - Planimetría del proyecto II	37
Lamina 7-3 - Planimetría del proyecto III	38
Lamina 8-1 Plano Puente sobre arroyo Islas de Arguelles - Proyecto año 1965	39
Lamina 8-2 Plano puente sobre arroyo Rolon - Proyecto año 1966.....	40
Lamina 8-3 Plano puente sobre arroyo Tala - Proyecto año 1966	41
Lamina 8-4 Plano puente sobre arroyo Tres Arboles - Proyecto año 1966.....	42
Lamina 9-1 - Perfil de cauce Arroyo Tres Árboles	43
Lamina 9-2 - Perfil de cauce Arroyo Rolón	44
Lamina 9-3 - Perfil de cauce arroyo Tala	45

LISTA DE ACRÓNIMOS

AAP	Autorización Ambiental Previa
CdP	Comunicación de Proyecto
CVU	Corporación Vial del Uruguay S.A.
DINAMA	Dirección Nacional de Medio Ambiente
DINAMIGE	Dirección Nacional de Minería y Geología
DNTop	Dirección Nacional de Topografía
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
INE	Instituto Nacional de Estadística
INUMET	Instituto Uruguayo de Meteorología
MGAP	Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
MIEM	Ministerio de Industria, Energía y Minería
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
MVOTMA	Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
OSE	Obras Sanitarias del Estado
PCN50	Plan Cartográfico Nacional (Escala 1:50.000)
SAAP	Solicitud de Autorización Ambiental Previa
SGM	Servicio Geográfico Militar
SNAP	Sistema Nacional de Áreas Protegidas
SST	Sólidos Suspendidos Totales

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETIVO DEL INFORME

El presente informe corresponde a la Comunicación de Proyecto (CdP) referida a la Etapa 2 de la rehabilitación de ruta 20 en el tramo Accesos a nuevo puente sobre arroyo Tala – Ruta 20 138km500, en el departamento de Río Negro con el objetivo de mejorar las condiciones geométricas y estructurales que presenta la carretera y la construcción de 4 nuevos puentes.

Cabe aclarar que la Comunicación de Proyecto para la Etapa 1, ya ha sido presentada en el Expediente N°: 2020/14000/015680, cuyos trabajos comenzarán a la brevedad.

Los trabajos para la Etapa 2, serán ejecutados en el marco de 3 licitaciones a través de la Corporación Vial del Uruguay para el proyecto ejecutivo y construcción.

La información contenida en esta Comunicación de Proyecto refiere únicamente a la Etapa 2.

Estos trabajos están contemplados en el Art. 2º del Decreto 349/005, en sus literales:

- 1) “Construcción de carreteras nacionales o departamentales y toda rectificación o ensanche de las existentes, salvo respecto de las carreteras ya abiertas y pavimentadas, en las que la rectificación o ensanche deberá modificar el trazado de la faja de dominio público, con una afectación superior a 10 (diez) hectáreas.
- 3) “Construcción de nuevos puentes o modificación de los existentes cuando implique realizar nuevas fundaciones”.

De acuerdo a dicha reglamentación, se requiere la expedición de la Autorización Ambiental Previa por parte de DINAMA, por lo que se procede a realizar la presente CdP.

1.2. TITULAR DEL PROYECTO

Dirección Nacional de Vialidad – Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Rincón 575, Montevideo

Teléfono: 2916 2605

Fax: 2915 3072

1.3. PROPIETARIO

Dirección Nacional de Vialidad – Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

1.4. TÉCNICOS RESPONSABLES DEL PROYECTO

Departamento de Carreteras - División Estudios y Proyectos – DNV – MTOP.

1.5. TÉCNICOS RESPONSABLES DEL ANÁLISIS AMBIENTAL

Técnico ambiental responsable de la redacción: I.Q. Martín Goyeneche

Supervisión por DNV – MTOP: Asesoría Técnica de Construcción

2. RESUMEN EJECUTIVO

2.1. UBICACIÓN

El emplazamiento se ubica entre el Departamento de Rio Negro sobre la ruta 20 en el tramo comprendido entre los accesos al nuevo puente sobre arroyo Tala (Longitud: -56.878984° W, Latitud: -32.705610° S) y Ruta 20 138km500 (Longitud: -56.687120° W, Latitud: -32.648772° S).

A continuación, se ubica el emplazamiento sobre imagen satelital y sobre las cartas L-17 y M-17 del Servicio Geográfico Militar

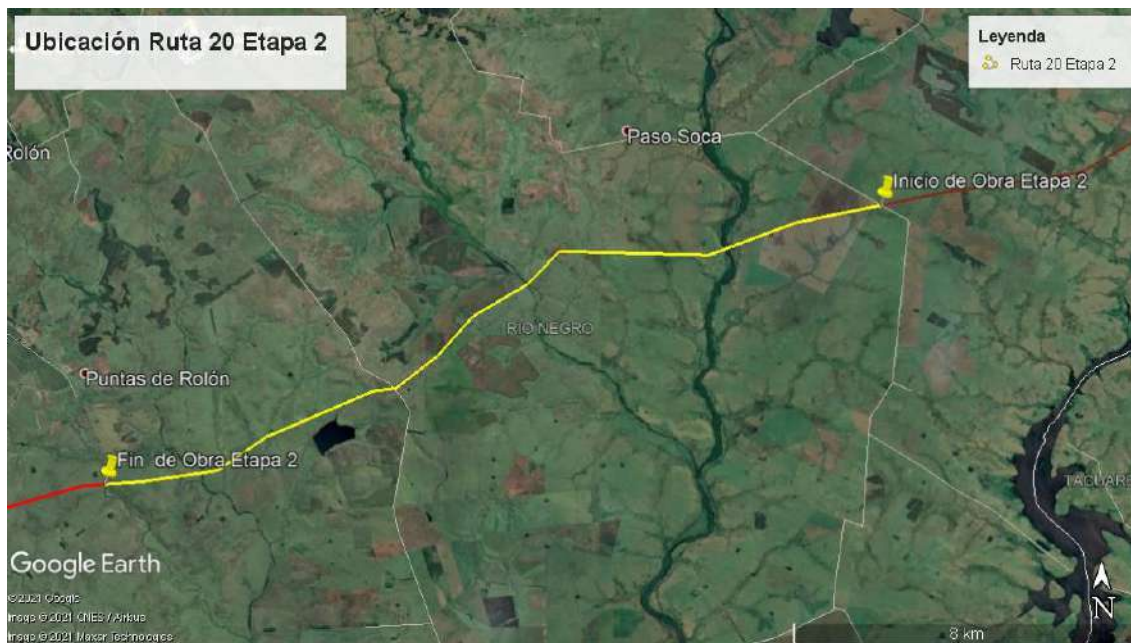


Ilustración 2-1 Ubicación del emprendimiento sobre fotografía satelital



Ilustración 2-2 Ubicación del emprendimiento sobre carta L-17 del PCN50 (SGM)

2.2. DESCRIPCIÓN GENERAL

2.2.1. Situación actual

El proyecto implica una variante de la actual ruta 20. Alguno de los padrones de la zona donde se proyectan las posibles trazas fueron expropiadas en la década de 1960, pero dado que aún no se ha concretado el proyecto, actualmente son utilizadas por los productores agropecuarios de la zona.

Las ubicaciones correspondientes al inicio y fin de obra se encuentran conectadas por una serie de caminos rurales intermitentes que utilizan los propietarios de los establecimientos.



Ilustración 2-3 Zona donde se ejecutará el proyecto



Ilustración 2-4 Zona donde se ejecutara el proyecto

El actual trazado de la ruta 20 transita hacia el norte de la zona del proyecto y posee condiciones de ruta departamental, cuyas condiciones de circulación y seguridad son muy inferiores a la de una ruta nacional.

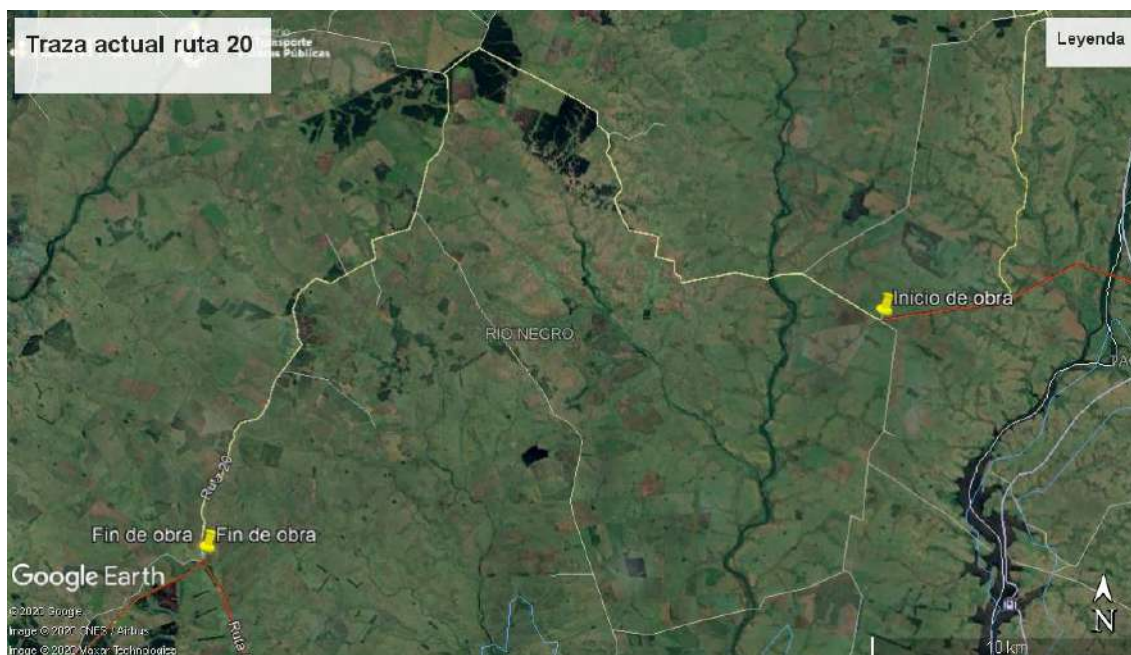


Ilustración 2-5 Traza actual ruta 20



Ilustración 2-6 Estado actual ruta 20

2.2.2. Descripción del proyecto

El proyecto implica la construcción de la Ruta 20, en el tramo accesos al nuevo puente sobre Arroyo Tala y 138km500. Como proyecto de referencia, se cuenta con el proyecto sobre la línea aprobada por el Poder Ejecutivo en el año 1962. Al momento de la redacción de este documento se están realizando las correspondientes licitaciones para la ejecución del proyecto. En el momento del Estudio de Impacto Ambiental se entregará el Plan de Gestión Ambiental. Se deberá cumplir en todo momento con el Manual Ambiental para Obras del Sector Vial y con todo lo que la Dirección Nacional de Medio Ambiente disponga a partir de esta comunicación.

Los trabajos previstos son:

- Movimientos de suelos
- Construcción de alcantarillas
- Conformación de cunetas
- Conformación de plataforma de forma de obtener un ancho de 9,20 m
- Sub-base con material granular en un espesor de 0,30 m en todo el ancho de plataforma
- Base con material granular en un espesor de 0,20 m en todo el ancho de plataforma
- Tratamiento -Bituminoso Doble (TBD) en la calzada de forma tal de obtener un ancho útil de 7,20 m.
- Ejecución de Tratamiento Bituminoso Simple (TBS) en un ancho de 1,00 m en las banquetas.
- Restauración ambiental de fajas de dominio público.
- Señalización vertical y horizontal.

En el Anexo I, se ilustra la planimetría del proyecto

El día 28/11/2019, un grupo de vecinos propietarios de los padrones afectados por la nueva traza, remitieron una nota a Dirección Nacional de Vialidad solicitando la modificación de la traza propuesta en el año 1962, en el tramo definido por las progresivas de obra 10k025 - 24k100. Las razones de esta solicitud se debían a: no afectar una represa ubicada en el padrón N°2608 y evitar subdividir las unidades productivas de los padrones N°: 887, 6553 y 6554. La represa fue construida sobre terreno ya expropiado por el MTOP en la década de 1960 pero aprobada por la Dirección Nacional de Aguas (DINAGUA).

En virtud de esta solicitud se mantuvo un intercambio con los interesados en el cual se resolvió optar por una solución alternativa la cual tiene en cuenta los intereses de todas las partes. Las soluciones jurídicas expropiatorias serán las correspondientes a cada caso particular. Todas estas actuaciones se encuentran documentadas en el Anexo IV – Solicitud cambio de traza vecinos ruta 20.



Ilustración 2-7 Comparación entre traza original y final

El proyecto corresponde a 19,7 km aproximadamente de obra de carretera nueva y 4 puentes. Las condiciones de circulación para este tramo de la Ruta 20 serán aquellas que le den estándar

de ruta nacional. Se prevé una calzada de 7,20 m en tratamiento bituminoso doble con 1,00 m de banquina en tratamiento bituminoso simple.

Ruta N°20 - Tramo:

PERFIL TRANSVERSAL TIPO I

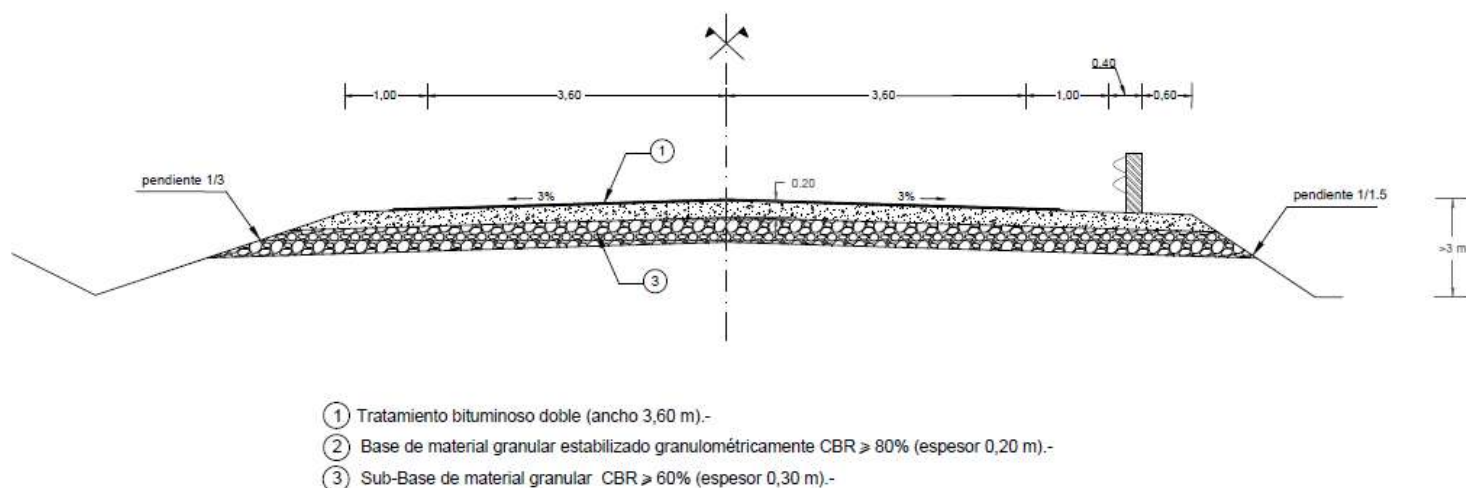


Figura N° 1

Ilustración 2-8 Perfil transversal ruta 20

De los 19,7 km a construir, 8 km ya se utilizan actualmente como caminos rurales y en algunos tramos ya se encuentran alambrados (tal como se ve en la Ilustración 2-5) según proyecto del año 1960.

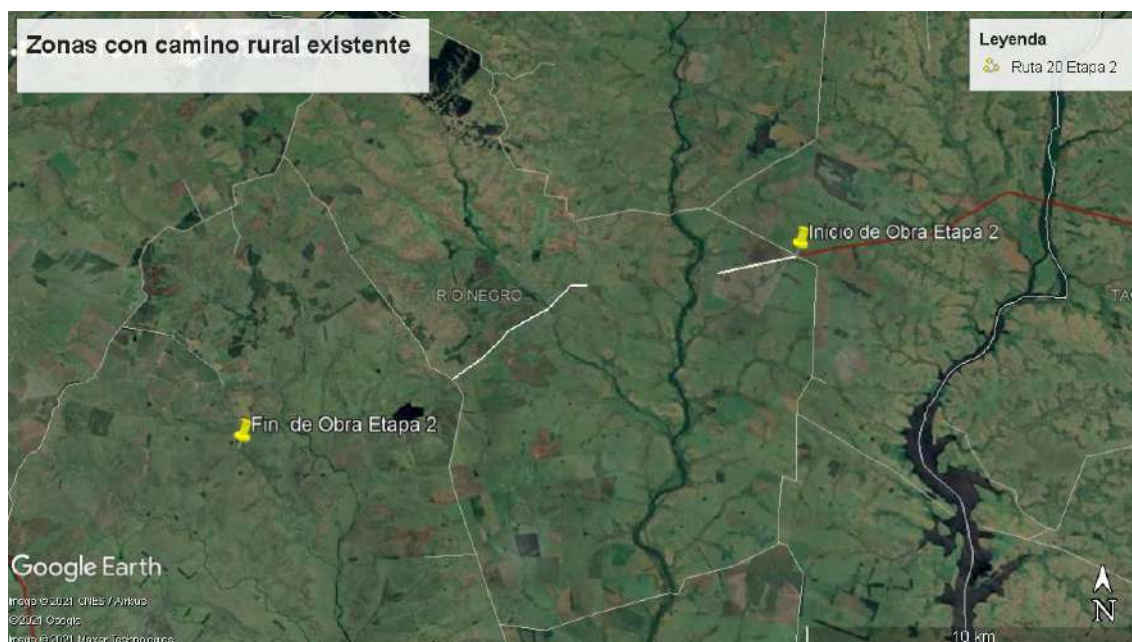


Ilustración 2-9 Zonas con camino rural existente

Los restantes 11 km corresponde a campo natural como se puede ver en la Ilustración 2-4.

2.2.2.a. Descripción de los puentes

Los puentes se ubican en las siguientes progresivas de obra del proyecto total (progresivas iniciando en empalme entre ruta 4 y 20):

- Arroyo Tres Árboles 9km770
- Arroyo Islas de Arguello 14km520
- Arroyo Rolón 23km080
- Arroyo Tala 25km380



Ilustración 2-10 Ubicación de los puentes sobre imagen satelital



Ilustración 2-11 Actual cruce sobre Arroyo Islas de Arguelle por camino vecinal



Ilustración 2-12 Vista Arroyo Islas de Arguelle

Los puentes tendrán las mismas dimensiones de calzada y banquina, y además estarán adecuados a los estándares de carga actuales de la DNV. En el Anexo II se presenta planos de los puentes del proyecto del año 60'. Estos planos deben ser tomados como esquemas de referencia. Sin embargo, el tipo de puente se mantendrá tal como se presenta en estos esquemas.

En el Anexo III, se presentan los perfiles de cauce para los puentes sobre los arroyos: Tres Árboles, Rolón y Tala. El perfil de cauce para el arroyo Islas de Arguelle aún no se ha podido realizar.

2.2.2.b. Expropiaciones

Los padrones a expropiar se encuentran distintos estados de trámite. Para aquellos que ya fueron expropiados, pero integran la zona de cambio de traza, los propietarios se comprometieron a trocar las áreas expropiadas antiguamente.

Tabla 2-1 Padrones a expropiar en la traza del proyecto

Padrón	Departamento	Área (há)	Porcentaje	Estado
2787	Rio Negro	15,3	13,0 %	No expropiado
2786	Rio Negro	6,9	3,3 %	No expropiado
888	Rio Negro	3,6	10,9 %	Expropiado
887	Rio Negro	15,6	4,7 %	Cambio de área previamente expropiada
889	Rio Negro	9,7	2,88 %	Cambio de área previamente expropiada
6552	Rio Negro	13,8	13,2 %	No expropiado
6553	Rio Negro	9,6	1,43 %	No expropiado
2608	Rio Negro	29,4	4,64 %	Cambio de área previamente expropiada
1005	Rio Negro	13,8	1,17 %	Expropiado

2.2.2.c. Ubicación del obrador

La ubicación exacta y detalles de los obradores serán definidos por las empresas que resulten adjudicatarias de las respectivas licitaciones. Teniendo en cuenta los lineamientos establecidos en el Manual Ambiental de obras del sector vial de la DNV, para la instalación de los obradores e instalaciones temporales.

La instalación de los obradores, deberá realizarse en locaciones autorizadas oportunamente por la Dirección de Obra (solicitud y autorización deben realizarse por escrito), adjuntando las informaciones solicitadas y un Plan de restauración del área afectada. La misma deberá ajustarse, dentro de lo posible, a las siguientes condiciones:

- Planos y sin cobertura vegetal
- Distantes más de 2.000 m de cualquier área poblada
- Con barreras naturales, como ser vegetación alta
- Con accesos y playas de estacionamientos ya existentes

Deberá propiciarse que la zona no interfiera con ningún servicio existente. Los obradores tendrán la infraestructura necesaria para manejar aspectos ambientales específicos de la obra de la ruta, tales como efluentes y residuos.

Los servicios que funcionarán en el mismo serán:

- Oficinas
- Servicios higiénicos
- Vestuarios y duchas
- Comedores
- Planta de hormigón
- Playa de prefabricación
- Zonas de acopios
- Depósitos de materiales

- Depósitos de productos químicos
- Pileta de sedimentación para el lavado
- Centralización de maquinaria

Las tareas previstas de desmontes, rellenos y destapes serán minimizadas restringiéndose al área estrictamente necesarios para establecer las vías de acceso, depósitos, estacionamiento, acopios de materiales e instalación de maquinarias.

De ser necesario retirar la cobertura vegetal del terreno, el material de destape deberá ser mantenido durante el período de obra de manera de ser utilizado en la posterior restauración del área afectada.

Los efluentes generados en los vestuarios y comedor serán contenidos mediante un depósito impermeable, a desagotar mediante servicio barométrico cuyo prestador deberá contar con habilitación de la Intendencia correspondiente. En los frentes de obra se contará con baños químicos, que deberán ser gestionados por empresas autorizadas.

La energía eléctrica será proveniente de generador a combustible, mientras que el agua para los servicios higiénicos provendrá de arroyos cercanos. El agua destinada a consumo del personal será agua embotellada.

2.2.2.d. Ataguías

Se prevé la realización de fundaciones sobre el cauce, por lo cual será necesario la construcción de ataguías. El material transportado para la misma provendrá de cantera habilitada.

Las ataguías se ejecutarán manteniendo el flujo de agua mediante caños. Se realizarán los trabajos necesarios evitando que la estricción que se provoque al escurrimiento del curso de agua no aumente su velocidad al punto de provocar erosiones en la propia ataguía ni en el cauce inmediatamente aguas abajo del curso del cauce de agua.

Para la construcción el material se acopiará lo más próximo posible a la entrada de la ataguía para luego ser llevado con pala cargadora o retroexcavadora. Luego se procede a realizar la compactación mediante rodillo neumático, empujando la tierra y compactando a medida que avanza el mismo. La cantidad de pasadas a realizar con el rodillo lo determinará el capataz y personal técnico de la obra, de manera de asegurar que se puedan realizar las tareas necesarias sobre la ataguía en cuestión. La cota de la ataguía se definirá en obra en acuerdo con el Capataz General considerando que el pelo de agua varía, de manera de permitir las tareas de construcción de las fundaciones.

En cuanto a seguridad, los maquinistas que trabajen en la construcción de la ataguía deberán presentar especial atención de la estabilidad del terreno y no trabajarán ni transitarán por taludes más pronunciados que los admitidos por cada uno de los equipos utilizados. Todo el personal auxiliar deberá disponer de: botas de goma, casco protector, guantes y chaleco.

Los retiros se realizarán mediante utilización de retroexcavadora, intentando dejar el perfil del cauce en condiciones idénticas a las existentes. Una vez finalizados todos los trabajos que necesiten la construcción de ataguías, el material de las mismas se cargará sobre camiones que procederán a transportarlo a su destino de disposición final.

La disposición final de dicho material dependerá de qué tan contaminado de escombros se encuentre. De encontrarse limpio se dispondrá el mismo para reacondicionar la zona del obrador, de lo contrario, será trasladado al vertedero municipal.

2.2.2.e. Actividades

Tanto la construcción de la ruta, como la construcción de los puentes, son obras ampliamente conocidas y ejecutadas en Uruguay, que no requieren procedimientos constructivos novedosos. De forma general, las actividades pueden resumirse en:

- Limpieza de la faja de expropiación y márgenes del curso de agua donde se construirán los puentes (remoción de vegetación principalmente).
- Movimiento de suelos para alcanzar las cotas de pavimento proyectadas y sobreelevación de terraplenes de acceso a los puentes.
- Perfilado y tratamiento de taludes.
- Construcción de alcantarillas y sistemas de drenaje longitudinales (cunetas).
- Fundaciones de los puentes sobre los arroyos.
- Construcción estructural de los puentes (superestructura, pilas y estribos, y cimentaciones).
- Construcción del paquete estructural de los diferentes pavimentos y de la carpeta de rodadura.
- Señalización vertical y horizontal y colocación de elementos de seguridad vial.

2.2.2.f. Recursos

Como recursos para la ejecución de las obras se tendrá a los materiales para la construcción, la maquinaria y la mano de obra.

Los principales materiales requeridos para la obra serán los siguientes:

- Suelos
- Material granular para capa base y sub-base.
- Hormigón: se utilizará para los puentes y alcantarillas necesarias
- Cementos y emulsiones asfálticas: se utilizará cemento Portland para la elaboración de suelo cemento como capa de base, diluidos para riegos de imprimación y emulsiones para riegos de liga entre capas de concreto asfálticos.
- Otros materiales: El aprovisionamiento de otros materiales como ser armaduras, caños, encofrados, pintura, etc. se realizará a partir de proveedores de plaza y será transportado hasta los obradores mediante camión.

La flota de maquinaria prevista para la obra incluye:

- Camión con doble cabina c/caja fija.
- Camión con caja fija 4 toneladas.
- Camiones con volcadora 10 mts.
- Pala retroexcavadora cargadora.
- Manipulador telescópico.
- Retroexcavadora sobre bandas.
- Mini retroexcavadora Bobcat.
- Cortadora de pavimento.
- Camión regador de asfalto.
- Cilindro compactador liso y pata de cabra.
- Compactador neumático.
- Motoniveladora.

La cantidad de cada uno de estos equipos será informada en comunicaciones posteriores.

2.2.2.g. Mantenimiento de maquinaria

El mantenimiento de la maquinaria y equipos afectados a las obras, se realizará en los talleres de las empresas, o por móviles de mantenimiento en obra. Dichos móviles deberán contar con bandejas estancas, recipientes para acopio de aceites usados y residuos peligrosos y material absorbente.

2.2.2.h. Almacenamiento de combustible

Se construirán depósitos en los obradores para productos químicos (combustibles, etc.). Estos contarán con suelo impermeable con zócalo de contención, techo liviano, paredes de malla electrosoldada o tejido para lograr una adecuada ventilación y un extintor en el exterior del mismo. También contarán con material absorbente y/o de contención (arena). Las dimensiones de estos serán definidas en función del volumen de productos que sea necesario almacenar en obra.

2.2.2.i. Disposición de residuos

Se dispondrá de recipientes adecuados destinados al acopio de residuos en obra. Los residuos especiales deberán ser gestionados por gestores autorizados. En el Plan de Gestión ambiental deberá incluirse el Plan de Gestión de residuos que será aprobado por la Dirección de obra.

2.2.2.j. Lavado de maquinaria en contacto con hormigón

El lavado de la maquinaria y elementos restantes que contengan residuos de hormigón o cemento es, en todas las operaciones, responsabilidad de los operadores de los mismos.

El lavado se realizará en las piletas de sedimentación a ubicarse en el obrador, o en su defecto en un recipiente destinado a dicha actividad y que se ubicará en el mismo lugar. Tanto las piletas como los recipientes contarán con válvulas de salida de manera de controlar el caudal de vertido de los efluentes.

Se realizarán controles de pH y de sólidos (SST) en los efluentes previo a realizar el vertido en el curso de agua. El control mencionado será realizado por un responsable a designar por la Dirección de Obra, registrándose los resultados en la planilla correspondiente junto con las observaciones y/o comentarios que correspondan.

2.2.2.k. Desvíos de tránsito

No serán necesarios desvíos de tránsito dado que la totalidad del proyecto se realizará sobre carretera nueva.

2.2.2.l. Remoción de monte natural

Para la construcción de los puentes, será necesaria la remoción de monte natural en las márgenes de los arroyos. La misma deberá ser minimizada en todo momento, efectuándose en las áreas estrictamente necesarios para la construcción.

La remoción más importante se dará en el arroyo Tres Árboles, donde se prevé como máximo la remoción de 0,7 há de monte natural.

2.2.2.m. Corrimiento de servicios

No se prevé corrimiento de servicios en la zona del proyecto

2.2.2.n. Duración del proyecto y mano de obra estimada

El plazo estimado para las obras es de 18 meses. Se estima que se deberá contar con 120 personas para la ejecución del proyecto.

3. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO RECEPTOR

3.1. MEDIO FÍSICO

3.1.1. Clima

El clima de Uruguay es templado y húmedo. De acuerdo con la clasificación climática de Köppen-Geiger, Uruguay se encuentra en su totalidad en la región “Cfa” correspondiente a un clima subtropical húmedo. Las características climáticas de la región “Cfa” son las siguientes:

- **C** – Clima templado.
- **f** – Temperie húmeda.
- **a** – Verano cálido (temperatura del mes más cálido mayor a 22 °C).

3.1.1.a. Temperatura

Las temperaturas medias anuales en el Uruguay presentan un gradiente incremental de sureste a noroeste, con una temperatura media anual del país de 17,5 °C. Las temperaturas medias anuales máximas son de 19,0 °C, y se presentan en el departamento de Artigas. Por otro lado, las temperaturas medias anuales mínimas son de 16,0 °C, y se dan en la costa atlántica de Rocha.

La temperatura media anual en el departamento de Rio Negro para el período 1961-1990 se encuentra es de 18,1 °C. Enero es el mes más cálido con una temperatura máxima media de 30,9 °C, mientras que julio es el mes de menores temperaturas con una mínima media de 7,0 °C.

3.1.1.b. Precipitaciones

Las precipitaciones en Uruguay están repartidas a lo largo del año, es decir, no se tiene una estación seca. Los valores mensuales de precipitación presentan una gran variabilidad interanual, pudiendo apartarse significativamente de los valores medios. Por otro lado, la precipitación media anual sobre el país se encuentra entre 1200 y 1600 mm con un gradiente incremental de precipitación media anual en dirección de suroeste a noreste.

La precipitación media anual registrada en la estación pluviométrica de Rio Negro es de 1288 mm, con una media mensual máxima de 144,4 mm en el mes de abril y una media mensual mínima de 60,6 mm en el mes de agosto. Estos datos son los correspondientes al período 1980-2009.

3.1.1.c. Vientos

La Dirección Nacional de Energía (en adelante DNE) ha realizado un mapeo de la dirección e intensidad del viento a nivel nacional, como parte de su Programa de Energía Eólica. Para la elaboración del mapa el país fue subdividido en cuadrículas en las cuales se realizaron mediciones de velocidad y direcciones más frecuentes.

La Ruta 20 en la zona del proyecto, se encuentra en la cuadrícula F3. La siguiente Figura muestra las velocidades y direcciones más frecuentes de viento a una altura de 15 m del nivel del suelo, siendo éstas de 4 m/s con dirección predominante desde el este y este-noreste.



ZONA F3 - Altura:15m

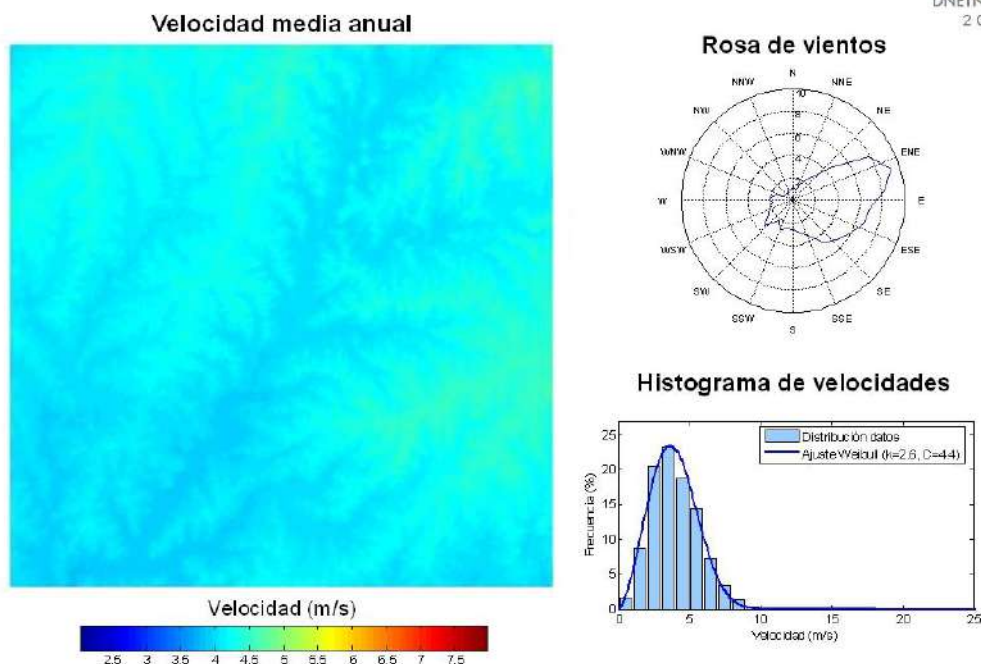


Ilustración 3-1 - Velocidad y dirección del viento más frecuente en la cuadrícula F3 (15 m)

3.1.2. Geología e hidrogeología

Uruguay presenta una gran diversidad geológica, con unidades geológicas de casi todos los períodos históricos de la columna estratigráfica internacional. Se tiene una gran diversidad de materiales rocosos y sedimentarios.

Desde el punto de vista geológico, el departamento de Rio Negro está asentado sobre la unidad tecnoestratigráfica Terreno Piedra Alta (TPA). Está compuesto por rocas ígneas y metamórficas, de 2000• }100 Ma de antigüedad, que fueron intensamente meteorizadas luego de largos periodos de erosión. Resulta un paisaje de extensas praderas naturales con aislados afloramientos rocosos y topografía suavemente ondulada. Dominan los granitos, gneisses y migmatitas, conteniendo bandas metamórficas relativamente delgadas.

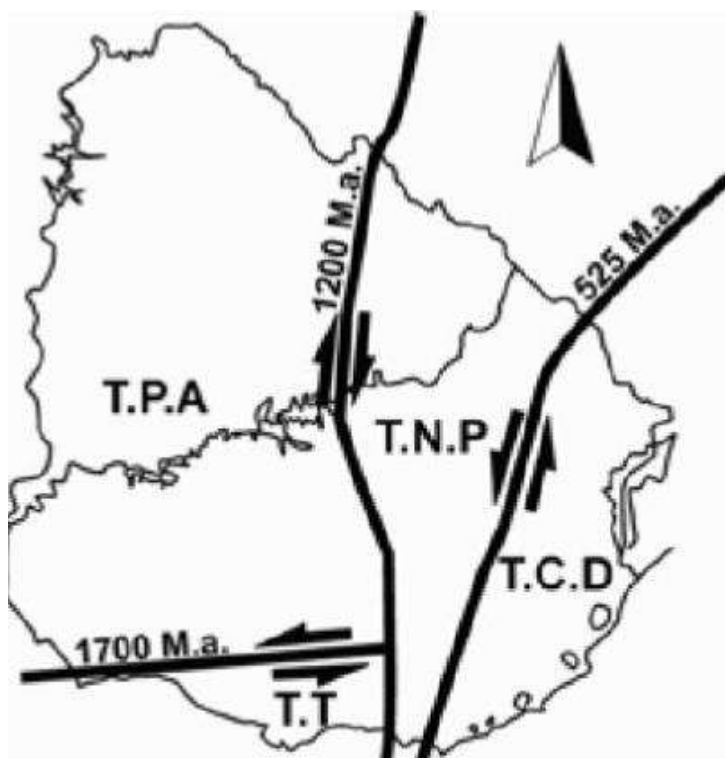


Ilustración 3-2 Terrenos del Uruguay

El proyecto se ubica en el grupo Arapey, formación Paso de los Toros.

El grupo Arapey es el más importante de los cuerpos basálticos formados durante el proceso geológico conocido como Magmatismo Mesozoico. Tiene un enorme desarrollo superficial (41.000 km²), es material madre de asociaciones de suelos muy diferentes, desde muy profundos a muy superficiales, y presenta propiedades hidrogeológicas satisfactorias. Se define como integrado por la superposición de derrames basálticos con delgados niveles de areniscas eólicas interstratificadas.

La formación Paso de los Toros, se ubica al sur del área basáltica. Se caracteriza por un relieve suavemente ondulado a plano. Las rocas son porfíricas o contienen olivina, lo que genera gran facilidad de meteorización. Los niveles vesiculares contienen exclusivamente ceolitas. Aparecen en todo el bloque no menos de ocho derrames superpuestos en un total de once coladas, donde el espesor de cada una aumenta hacia el noroeste.

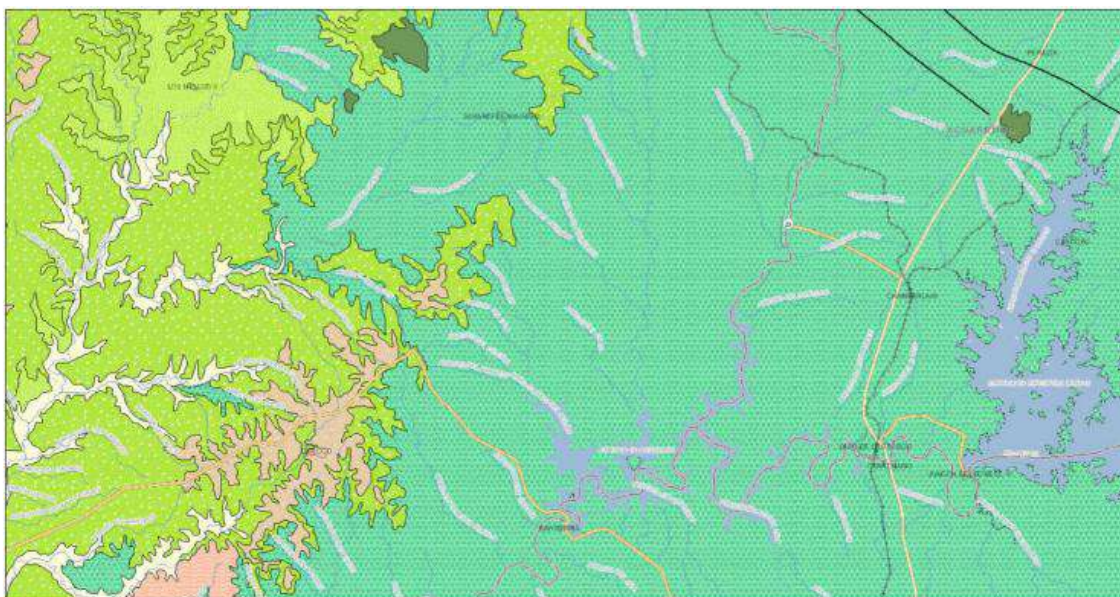


Ilustración 3-3 Grupo Arapey en la zona del proyecto

Desde el punto de vista, hidrogeológico, se caracteriza por estar constituida por una superposición de derrames basálticos de diferente espesor y diferentes composiciones químicas. De acuerdo con la génesis de la roca dominante en la zona, el sistema acuífero es de fisura, pero la composición química de cada colada, que influye en el grado de meteorización que alcanza la roca, combinada con el espesor y la estructura interna de cada derrame, juegan un papel muy importante en las posibilidades de acumulación y circulación de agua subterránea en el sistema de fisuras en esta región. Así los mejores resultados en la captación de agua subterránea se obtienen en aquellas áreas donde el nivel vacuolar de la colada es resistente a la meteorización.

3.1.3. Suelos

El trazado de la ruta 20 atraviesa gran variedad de tipos de suelo, pero el más predominante es Grupo CONEAT 12.22.

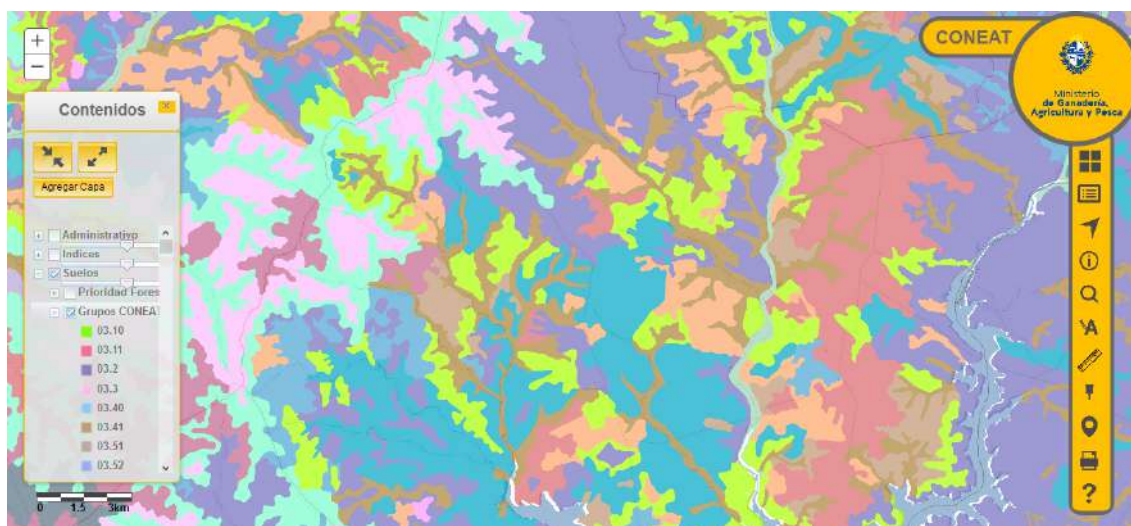


Ilustración 3-4 Grupos de suelos CONEAT en la zona del proyecto

El relieve del grupo CONEAT 12.22 es de lomadas fuertes (3 a 6% de pendiente) y suaves (1 a 3%), con valles cóncavos asociados. Incluye también interfluvios ondulados convexos. Los suelos dominantes son Vertisoles Háplicos (Grumosoles) y Brunosoles Éútricos Típicos

(Praderas Negras mínimas). Como suelos asociados ocupando las pendientes mayores, se encuentran suelos de menor profundidad: Vertisoles Háplicos (Grumosoles) moderadamente profundos, Brunosoles Éutricos Típicos moderadamente profundos y superficiales (Praderas Negras superficiales y Regosoles) y Litosoles Éutricos Melánicos (Litosoles Negros). El uso actual es pastoril, pero existen áreas donde se puede hacer agricultura, aunque con limitaciones. Se corresponde con la unidad Itapebí - Tres Árboles de la carta a escala 1:1.000.000 (D.S.F.). Índice de Productividad 151.

3.1.4. Aguas superficiales

La zona de estudio pertenece enteramente a la cuenca del Río Negro. Esta es una cuenca transfronteriza que nace en el Brasil y pertenece a la Región Hidrográfica del Río Uruguay.

En territorio nacional tiene una superficie de 68.217 km² y la integran los siguientes departamentos: Artigas, Salto, Paysandú, Río Negro, Soriano, Durazno, Tacuarembó y Rivera en su totalidad y Cerro Largo, Florida y Flores parcialmente. Sus principales cursos de agua son el Río Tacuarembó, el Arroyo Salsipuedes, el Río Yí y el Arroyo Grande del Sur.

Es considerada una cuenca estratégica porque en ella están instaladas 3 de las 4 represas del país y tiene prioridad el uso del agua para generación de energía, con excepción de los usos prioritarios mencionados en el Art.163 del Código de Aguas (bebida e higiene humana, bebida de ganado, navegación y flotación, transporte y pesca).

En la zona del proyecto, los cursos de agua más importante que se atraviesan son:

- Arroyo Tres Árboles. Longitud aproximada 42 km. Afluente del Río Negro
- Arroyo Islas de Arguello. Longitud aproximada 20 km. Afluente del Arroyo Tres Árboles
- Arroyo Rolón. Longitud aproximada 16 km. Afluente del Río Negro
- Arroyo Tala. Longitud aproximada 15 km. Afluente del Río Negro

3.2. MEDIO BIÓTICO

De acuerdo con la clasificación de ecorregiones del Uruguay (Brazeiro et al, 2012) el emplazamiento se realizará en el límite de la ecorregión Cuesta basáltica. Las ecorregiones corresponden a unidades homogéneas que presentan biotas distintas entre ellas. La ecorregión Cuesta basáltica tiene una extensión de aproximadamente 4,17 millones de hectáreas.

Tabla 3-1. Disponibilidad de especies para la ecorregión Cuesta basáltica (Brazeiro et al., 2008).

Grupo	Total de especies	Especies casi endémicas	Especies endémicas	Especies indicadoras
PECES	183	6	5	17
ANFIBIOS	42	0	0	3
REPTILES	57	2	2	3
AVES	329	7	7	2
MAMIFEROS	62	4	4	7
LEÑOSAS	238	4	4	18

Dada la gran extensión que poseen estas ecorregiones, se utilizará el análisis en escala reducida, la cual considera el grado de naturalidad de la zona basado en las cuadrículas del Servicio Geográfico Militar (SGM) (Brazeiro et al., 2008). El emprendimiento se ubica mayoritariamente en la cuadrícula L-17.

3.2.1. Flora

Esta es la región con la mayor proporción de praderas naturales del país, que cubren en general más de un 80% de las unidades censales. En base a un análisis de 80 censos florísticos, se pudieron reconocer tres unidades principales de pastizales, que se distribuyen a lo largo de un gradiente determinado por la profundidad del suelo, la textura, la pendiente y la forma de la pendiente.

En la cuadrícula L-17 la unidad principal es B-III. Está indicada principalmente por *Paspalum dilatatum*, *Panicum hians* y *Coelorhachis selloana*, y las especies con mayores valores de cobertura en esta unidad son *Panicum hians* y *Axonopus affinis*. Se ubica preferentemente sobre laderas plano cóncavas con pendientes menores, y en valles y en interfluvios tabulares. Está asociada a suelos de profundidad media y alta (mayores a 50cm), correspondientes a las categorías de suelos asociados y accesorios de las unidades CH- PT y QCh. Los tipos funcionales de plantas son, en orden de importancia: gramíneas estivales, gramíneas invernales y graminoides. Fisonómicamente la unidad B-III consiste en un pastizal con dos estratos: un césped de graminoides y gramíneas prostradas y un estrato de 30 cm de gramíneas erectas.

El proyecto se desarrollará en aproximadamente 118 há, teniendo en cuenta que 9 km corresponde a caminos rurales existentes, se concluye que 64 há (55% del proyecto) corresponde a praderas naturales.

3.2.2. Fauna

De acuerdo con la clasificación del territorio en ecorregiones, se realizó para cada zona de la cuadrícula del SGM un listado de especies presentes, potenciales y prioritarias para la conservación (Brazeiro et al., 2011).

3.2.2.a. Anfibios y reptiles

La riqueza de especies de anfibios se encuentra entre 8 y 19 para la cuadrícula L-17, siendo ésta de las más bajas del país (Brazeiro et al., 2008) y 0 especies amenazadas (Soutullo et al., 2013).

En cuanto a la riqueza potencial de especies de reptiles, de la zona L-17 se encuentra en el rango de entre 36 y 39 especies. De las mismas, actualmente se tiene 1 especie amenazada (Brazeiro et al., 2008).

3.2.2.b. Aves

En la zona de la cuadrícula L-17 se encuentra una riqueza potencial de especies de aves de entre 229 y 241. En cuanto a las especies amenazadas se tiene entre 1 y 2 especies (Brazeiro et al., 2008).

3.2.2.c. Mamíferos

La riqueza potencial de especies de mamíferos en la zona L-17 de la cuadrícula se encuentra entre 33 y 36 especies (Brazeiro et al., 2008), con entre 0 y 1 especies amenazadas (Soutullo et al., 2013).

3.2.2.d. Áreas protegidas y de importancia para la conservación

La zona L-17 se encuentra adyacente a la celda K-17, la cual se encuentra clasificada como Clase 5 para el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Las zonas Clase 5 constituyen el conjunto de sitios de interés que no son prioritarios para su ingreso al sistema, y las acciones sobre este grupo de sitios se orientan a establecer estrategias de conservación alternativas y en forma conjunta con otras instituciones públicas o privadas.

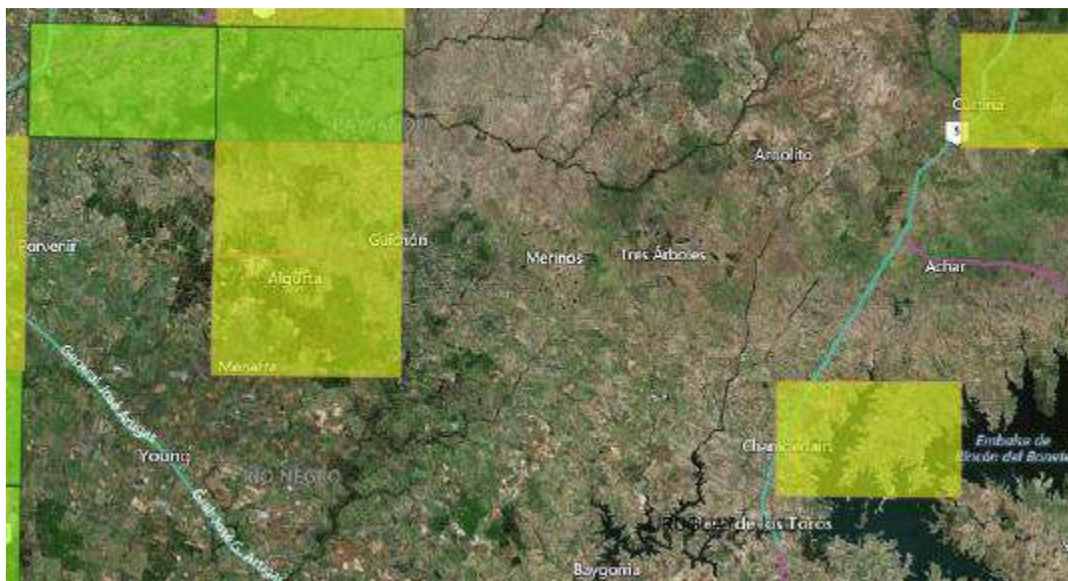


Ilustración 3-5 Ubicación del emprendimiento sobre mapa de zonas ingresadas al SNAP (Fuente: DINAMA).

El proyecto no atraviesa zonas que se encuentren definidas como prioridad de conservación.



Ilustración 3-6 Zonas con prioridad de conservación - Fuente: DINAMA

En cuanto a ecosistemas amenazados, esta situación se presenta únicamente en la zona del puente sobre el Arroyo Tres Árboles, encontrándose como área vulnerable el monte ribereño de la zona.

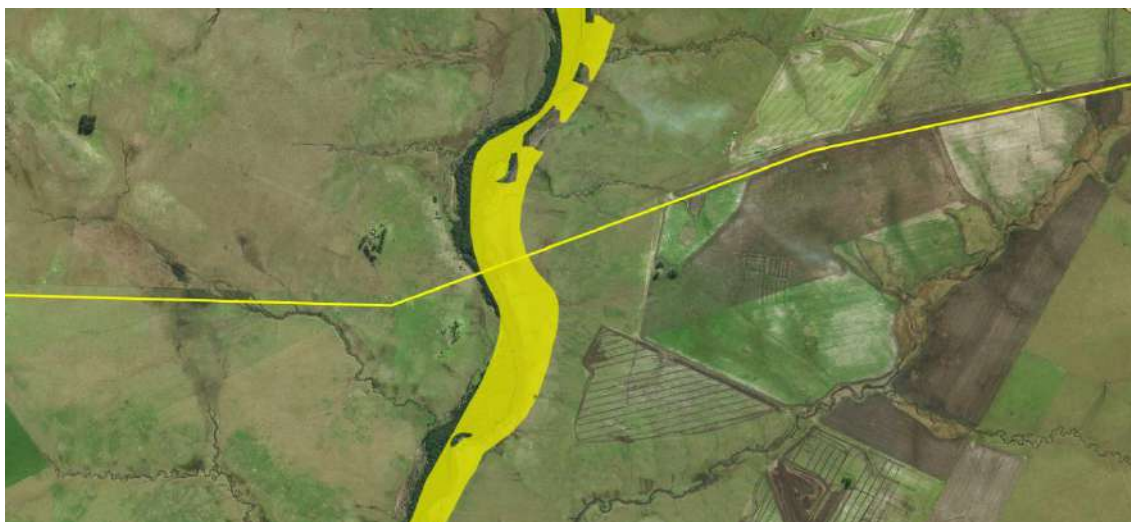


Ilustración 3-7 Ecosistemas vulnerables, Monte ribereño Arroyo Tres Árboles – Fuente: DINAMA

3.2.2.e. Unidades paisajísticas

La unidad paisajística de la zona del proyecto es Praderas del Norte. Este es el paisaje más extendido territorialmente y por lo tanto más característico del Uruguay. Su relieve generalmente es ondulado y está caracterizado por el tapiz de hierbas cortas con manchas y corredores de otros ambientes como bañados o bosques.



Ilustración 3-8 Unidad paisajística en la zona del proyecto - Fuente: DINAMA

3.3. MEDIO ANTRÓPICO

3.3.1. Poblaciones cercanas

En el tramo de obras la Ruta 20 no atraviesa directamente grandes centros poblados. Las localidades más cercanas son Sarandí de Navarro y Pueblo Grecco.

Sarandí de Navarro se ubica al noreste del departamento de Río Negro a orillas del arroyo Sarandí (afluente del arroyo Averías Grande), próximo a la cuchilla de Navarro (ramal de la Cuchilla de Haedo) y a unos 3 km de la ruta N° 20. Aproximadamente 175 km separan a la localidad de la capital departamental Fray Bentos. Cuenta con Comisaría, Escuela y Oficina Pública Rural.

Pueblo Grecco se ubica al sureste del departamento de Río Negro, sobre la cuchilla de Navarro, a orillas del arroyo de las Flores y a 2 km al oeste de la ruta nacional N° 20 en su km 109 aproximadamente, a una distancia de 140 km de la capital departamental Fray Bentos. La economía de la zona es principalmente agropecuaria - forestal. Cuenta con 4 almacenes de Ramos Generales, Policlínica, Comisaría, Junta Local, Escuela, Liceo y Centro Comunal para el desarrollo de diferentes actividades

3.3.2. Población

De acuerdo a los datos del censo 2011, el departamento de Río Negro contaba con 54.756 habitantes distribuidos en 17.186 hogares.

Tabla 3-2 Distribución poblacional del departamento de Río Negro, así como de las poblaciones de Sarandí de Navarro y Pueblo Grecco de acuerdo a los censos nacionales del 2004 y 2011 (Fuente: INE).

Año	Total	Urbana	Rural	Pueblo Grecco	Sarandí de Navarro
2004	53.989	47.234	6.755	726	269
2011	54.765	49.553	5.212	598	239
Variación	1,44 %	4,91 %	-22,84 %	-17,63 %	-11,15 %

3.3.3. Entorno cercano a la obra

La zona de influencia inmediata a la obra no atraviesa centros poblados. La zona es principalmente agrícola-forestal.

En los varios kilómetros de obra se encuentran 2 establecimientos cercanos al proyecto.

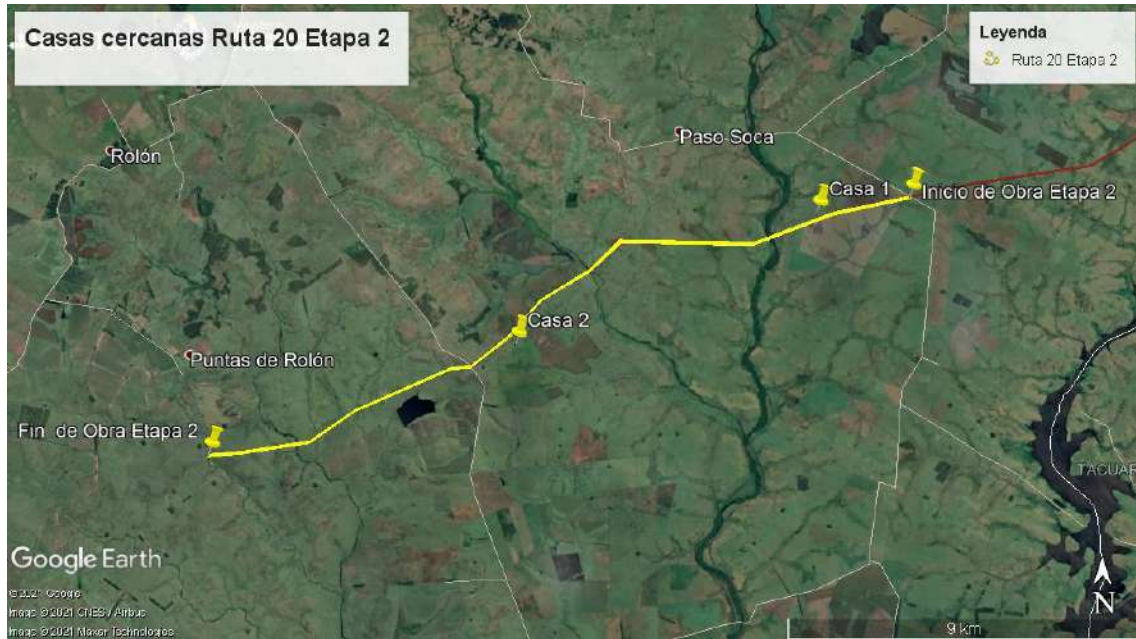


Ilustración 3-9 Casas cercanas al proyecto

El establecimiento 1 se encuentra aproximadamente a 130 m de la traza proyectada, corresponde al padrón N° 2785, que no se encuentra afectado por la traza del proyecto.

El establecimiento 2 se encuentra aproximadamente a 270 m de la traza proyectada, corresponde al padrón N° 6553. El propietario de este establecimiento es uno de los vecinos que participo activamente en la rectificación de la traza propuesta.

3.3.4. Aspectos sociales y educativos

En materia educativa, el entorno de obra cuenta con 3 escuelas rurales N° 13 y 30 sobre los márgenes de la actual carretera 20. Próximo a la misma también se encuentra la escuela rural N° 77.



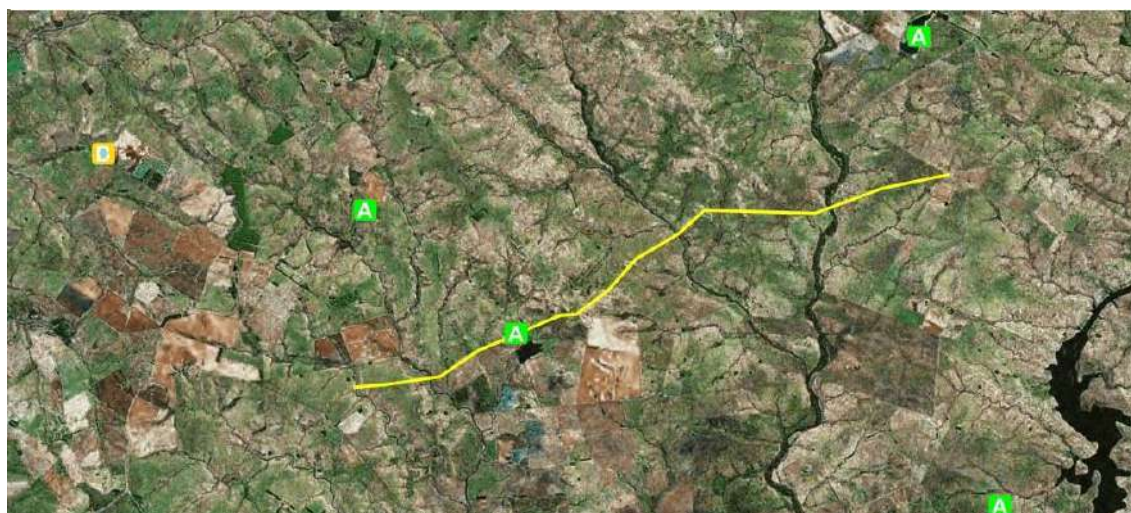
3.3.5. Infraestructura vial

La Ruta 20 en el tramo Ruta 4 – Arroyo Salsipuedes es clasificada como Red departamental, su tipo pavimento es tosca y su estado es malo – regular. Presenta muchas curvas cerradas que dificultan el tránsito.

Respecto al tramo Arroyo Salsipuedes – Ruta 5, es clasificada como red nacional secundaria, su tipo de pavimento es tratamiento bituminoso y su estado es regular.

3.3.6. Emprendimientos cercanos en la zona del proyecto

En cuanto a emprendimientos cercanos a la zona del proyectado ingresados a la DINAMA, se encuentran 1 represas y 3 plantaciones forestales.



4. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

4.1. IMPACTOS DE FASE CONSTRUCTIVA

De manera de establecer lineamientos del desempeño ambiental durante la fase constructiva, la DNV incluye dentro de los documentos licitatorios el Manual Ambiental para Obras del Sector Vial de la DNV y de la CVU. Dicho manual establece que el Constructor deberá prever explícitamente en su oferta un rubro de recuperación ambiental, que no podrá ser inferior al 3 % del monto del contrato salvo especificación particular en el pliego de licitación.

Previo al inicio de las actividades de fase constructiva, el Constructor deberá elaborar y remitir a la DNV un Plan de Gestión Ambiental que cumple con las disposiciones generales del Manual Ambiental de la DNV. A su vez, deberá elaborar y remitir informes trimestrales acerca de la Gestión Ambiental de manera de hacer efectivo el 50 % del rubro de Recuperación Ambiental, mientras que el restante 50 % es retenido hasta la recepción provisoria de obras, momento en que se verifica el cumplimiento del Plan de Recuperación Ambiental.

El control de la Gestión Ambiental en la obra está a cargo del Director de Obra, quien dentro de sus funciones debe fiscalizar estos aspectos. Por otro lado, las actividades que puedan generar impactos son las siguientes:

- Instalación del obrador.
- Expropiaciones
- Desvíos de tránsito.
- Movimiento de suelos.
- Operación y lavado de maquinaria.
- Remoción de monte nativo
- Construcción de ataguías.
- Ejecución de piezas de hormigón.
- Abandono del obrador.

No se espera el hallazgo de piezas arqueológicas en el lugar. Sin embargo, el Contratista deberá cumplir con todas las exigencias que el Manual Ambiental dispone.

4.1.1. Instalación del obrador

Impacto: Tareas de desmontes, destapes y rellenos. Pérdida de cobertura vegetal para instalación de obrador y zonas de acopio.

Medidas de mitigación: De ser necesario retirar la cobertura vegetal del terreno, el material de destape deberá ser mantenido durante el período de obra de manera de ser utilizado en la posterior restauración del área afectada.

Evaluación: Escasa superficie afectada, el obrador se implanta con el área estrictamente necesaria para establecer las vías de acceso, depósitos, estacionamiento, acopios de materiales e instalación de maquinarias, lo que determina que la intensidad del impacto sea baja y temporal.

Impacto: Generación de efluentes domésticos

Medida de mitigación: Se contará con baños químicos en la obra y se contratará un servicio de mantenimiento y desagote de los mismos, el cual deberá estar habilitado por la autoridad municipal correspondiente. Los efluentes generados en las duchas y comedor serán contenidos mediante un depósito impermeable, a desagotar mediante servicio barométrico cuyo prestador deberá contar con habilitación de la autoridad municipal correspondiente.

Evaluación: De realizarse adecuadamente las medidas mitigatorias, la intensidad del impacto es baja y temporal.

Impacto: Generación de residuos sólidos.

Medida de mitigación: Se minimizarán y segregarán las distintas corrientes de residuos. Cada corriente de residuos deberá contar con un gestor autorizado para su categoría.

Evaluación: De realizarse adecuadamente las medidas mitigatorias, la intensidad del impacto es baja y temporal.

Impacto: Aumento de los niveles de presión sonora – Emisión de material particulado

Medida de mitigación: Se trabajará únicamente en horario diurno. Es imprescindible una correcta gestión del mantenimiento de la maquinaria. Toda la maquinaria a utilizar deberá contar el certificado de habilitación vigente

Evaluación: La cantidad de maquinaria a operar durante la obra es baja, pero la zona posee actividad principalmente rural. Por lo que se pueden llegar a producirse pequeños impactos en receptores cercanos a la ruta. La intensidad del impacto de todas maneras es baja y temporal.

4.1.2. Expropiaciones

Impacto: Afectación de las personas propietarias de los padrones a expropiar.

Medida de mitigación: Algunos de los padrones ya fueron expropiados en la década de 1960. Las restantes expropiaciones se realizarán de acuerdo con la normativa vigente, según lo establecido en la Ley 3.958 de 1912 y sus modificativos, asignándose una indemnización económica a los propietarios en compensación de la propiedad de la tierra y construcciones, así como eventuales daños y perjuicios. El precio se ajustará de manera de realizar una transacción que sea aprobada por los damnificados. Cabe destacar las negociaciones realizadas con los vecinos para llegar a un acuerdo en la traza proyectada, que contemple los intereses de todas las partes.

Evaluación: Dado que parte de las expropiaciones se realizaron hace mucho tiempo, que se llegó a un acuerdo con los vecinos en referencia a la traza del proyecto en pos de minimizar el impacto, y que las expropiaciones restantes se realizaran de acuerdo a la ley vigente. Se considera que la intensidad del impacto es baja.

4.1.3. Desvíos de tránsito

No se prevén desvíos de tránsito, ya que el proyecto se realiza sobre carretera nueva.

4.1.4. Movimiento de suelos

Impacto: Ejecución de préstamos de materiales

Medida de mitigación: El material será comprado a proveedor autorizado

Evaluación: La intensidad es baja dado que al provenir de un gestor autorizado la extracción de este material ya fue considerado en la autorización correspondiente.

Impacto: Pérdida de cobertura vegetal por destapes para nueva carretera

Medida de mitigación: La zona a afectar no integra ninguna área con prioridad para la conservación biológica. La cobertura vegetal retirada se deberá acopiar para utilizar en la recuperación ambiental de la faja de dominio público. Solo un 55 % del proyecto corresponde a praderas naturales, el resto corresponde a actuales caminos rurales y zonas agrícolas.

Evaluación: La intensidad es media y permanente.

4.1.5. Operación de maquinaria

Impacto: Aumento de los niveles de presión sonora – Emisión de material particulado

Medida de mitigación: Se trabajará únicamente en horario diurno. Es imprescindible una correcta gestión del mantenimiento de la maquinaria. Toda la maquinaria a utilizar deberá contar el certificado de habilitación vigente

Evaluación: La cantidad de maquinaria a operar durante la obra es baja, pero la zona posee actividad principalmente rural. Por lo que se pueden llegar a producirse pequeños impactos en receptores cercanos a la ruta. La intensidad del impacto de todas maneras es baja y temporal.

4.1.6. Lavado y mantenimiento de maquinaria

Impacto: Emisión de efluentes líquidos provenientes de lavado de maquinaria.

Medida de mitigación: Los lavados se realizará en sitios acondicionados para tal fin, con suelo impermeables y trampa de retención de grasas y aceites; o en centros autorizados en la zona. Se cumplirá con el Decreto N° 253/79

Evaluación: De realizarse correctamente las medidas mitigatorias, la intensidad del impacto es baja o nula.

Impacto: Generación de residuos sólidos especiales

Medida de mitigación: Todos los residuos sólidos especiales generados a partir del mantenimiento de maquinaria, serán tratados por gestores autorizados.

Evaluación: De realizarse adecuadamente las medidas mitigatorias, la intensidad del impacto es baja.

4.1.7. Remoción de monte natural

Impacto: Pérdida de monte natural

Medida de mitigación: En las actividades previstas en los puentes se minimizará la remoción de monte nativo. Esta actividad cobra principal importancia en las márgenes del Arroyo Tres Árboles, se estima como máximo la extracción de 0,7 há de monte natural. En caso de ser necesaria remoción de especies autóctonas con importancia para la conservación, se procederá a reponer las mismas, plantando una mayor cantidad que las especies removidas en un área adecuada

Evaluación: Realizando las correctas medidas mitigatorias y en caso de ser necesario la adecuada remediación del área afectada, se considera que la intensidad del impacto es baja.

4.1.8. Utilización de ataguías

Impacto: Cambio en morfología en cursos de agua

Medida de mitigación: En los trabajos en puentes, se garantizará la continuidad en la circulación del agua, trabajando primero en una margen del curso y luego en la otra, habiendo desmontado previamente la primera ataguía. El aporte de material será el mínimo necesario para la correcta realización de los trabajos. De ser necesario, se podrán colocar caños, de hormigón o metálicos, para asegurar el flujo de agua funcionando como alcantarillas. De presentarse una fuerte corriente de agua, podrá protegerse a la ataguía con big bags llenas de arena en el borde de la misma con el fin de evitar la erosión. Los retiros se realizarán mediante utilización de retroexcavadora, intentando dejar el perfil del cauce en condiciones idénticas a las existentes.

Evaluación: La magnitud del impacto será media y temporal. Se deberán realizar correctamente las medidas de mitigación.

4.1.9. Ejecución de piezas de hormigón

Impacto: Emisión de efluentes líquidos provenientes de lavado de maquinaria.

Medida de mitigación: El lavado se realizará en las piletas de sedimentación a ubicarse en el obrador, o en su defecto en un recipiente destinado a dicha actividad y que se ubicará en el mismo lugar. Tanto las piletas como los recipientes contarán con válvulas de salida de manera de controlar el caudal de vertido de los efluentes.

Se realizarán controles y ajustes de pH y de sólidos (SST) en los efluentes previo a realizar el vertido en el curso de agua.

Evaluación: De realizarse correctamente las medidas mitigatorias, la intensidad del impacto es baja o nula.

4.1.10. Retiro del obrador

Impacto: Dificultad de revegetación luego de finalizada la obra

Medida de mitigación: Se realizará el retiro de los acopios e instalaciones del obrador para luego realizar la limpieza de la superficie utilizada y la descompactación del suelo.

Evaluación: De realizarse correctamente las medidas mitigatorias, la intensidad del impacto es baja.

4.2. IMPACTOS DE FASE OPERATIVA

En cuanto a los impactos en la fase operativa, el principal es la presencia física de la ruta y los puentes. Se entiende el mismo como un impacto positivo para la comunidad dado que mejoran las condiciones de circulación y seguridad, así como los tiempos de viaje. Aportando de esta manera a la movilidad y economía de la zona del proyecto.

Los impactos asociados al mantenimiento en fase operativa dependerán en gran manera de las tareas que se deban realizar. Esto está asociado al objetivo de estas últimas de manera de garantizar los siguientes apartados:

- Garantizar las condiciones de diseño en cuanto a seguridad y circulación.
- Mejora de las condiciones de circulación.
- Mejora de los niveles de seguridad en la circulación.

No obstante, todas las tareas serán realizadas bajo la referencia del Manual Ambiental para Obras del Sector Vial.

4.3. IMPACTOS DE FASE DE ABANDONO

Los proyectos viales de este tipo no tienen prevista una fase de abandono, ya que, de modificarse los criterios de diseño por motivos de demanda o seguridad a largo plazo, se prevé la mejora o modificación de la infraestructura existente.

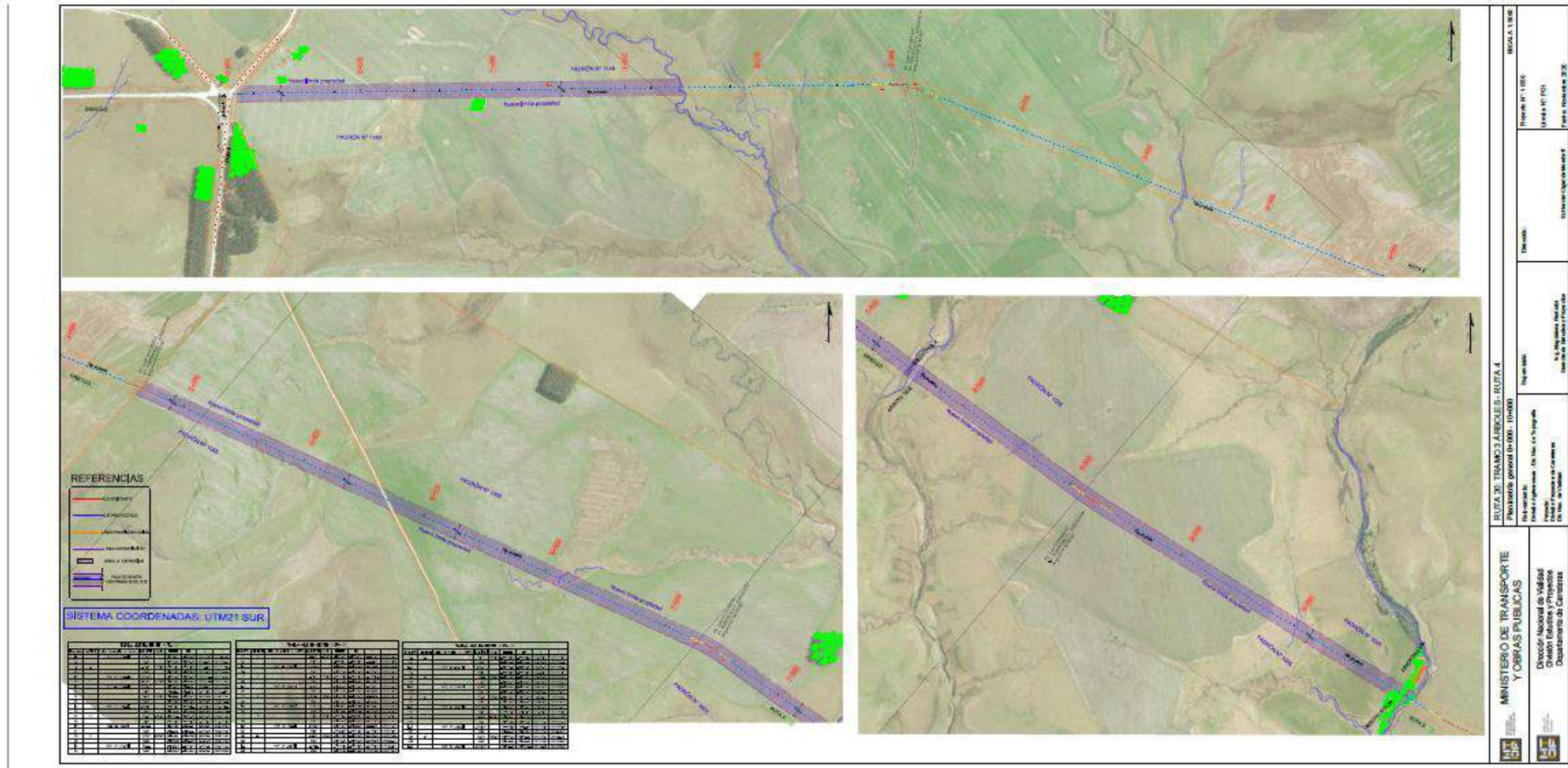
5. CLASIFICACIÓN PROPUESTA

De acuerdo a lo informado en el presente informe, en virtud de que se maximizarán las medidas preventivas de manera de minimizar los posibles impactos adversos en el área de afectación de la obra y sus instalaciones/servicios temporales, y que se realizaron todas las medidas para minimizar la afectación a las partes interesadas de la zona; se sugiere clasificar al proyecto como Categoría B de acuerdo al Art. 5º del Decreto 349/005 reglamentario de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental (Ley N° 16.466).

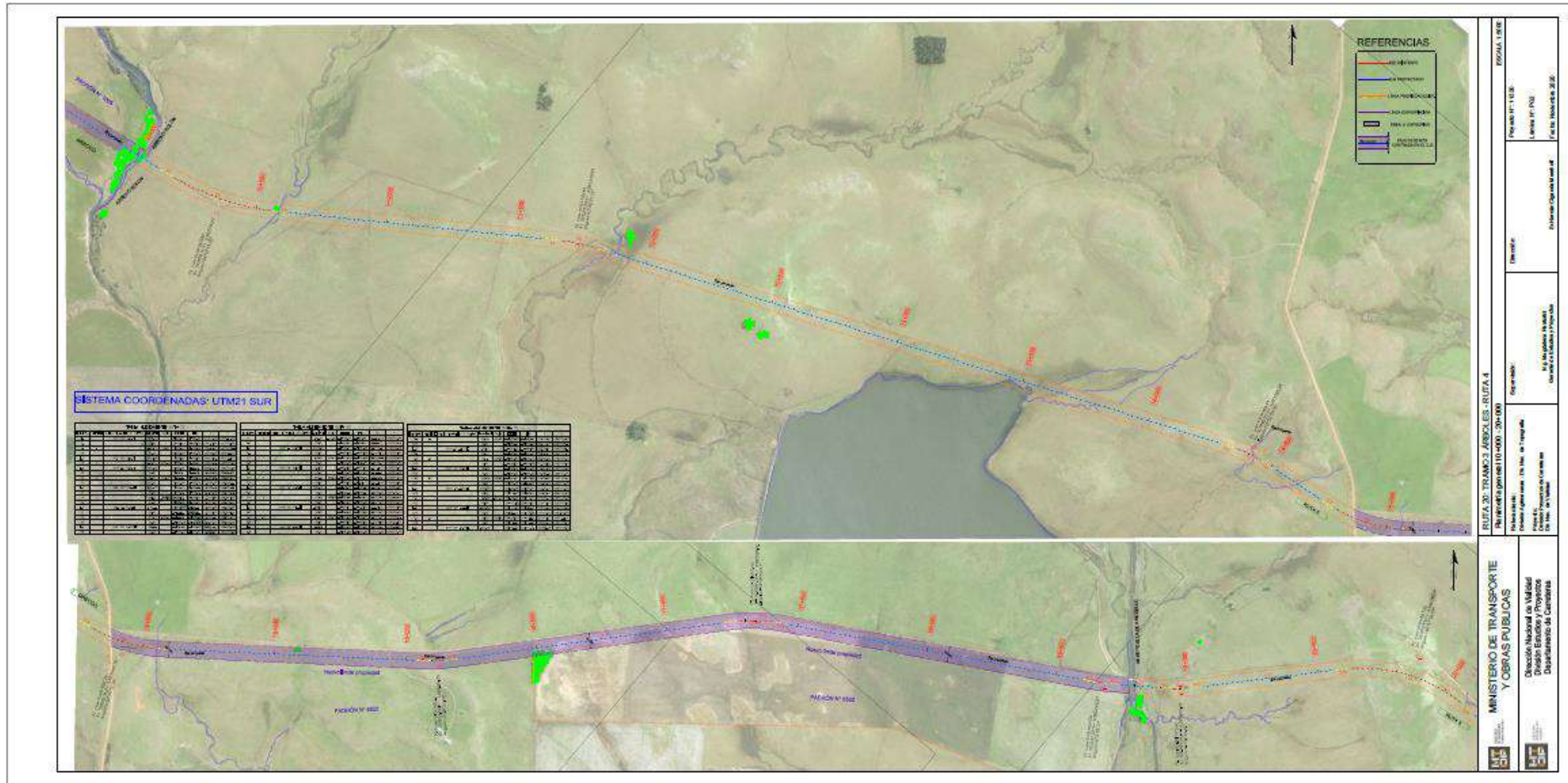
6. BIBLIOGRAFÍA

- Altesor, A.; Ayala, W.; Paruelo, J. M. *Bases Ecológicas y Tecnológicas para el Manejo de Pastizales*. INIA. 2011.
- Arballo, E.; Cravino, J. L. *Aves del Uruguay: Manual Ornitológico. Struthioniformes a Gruiformes*. Hemisferio Sur. 1999.
- Bossi, J.; Ortiz, A.; Caggiano, R.; Olivera, C. *Manual Didáctico de Geología para Estudiantes de Agronomía*. FAGRO – Udelar. 2011.
- Brazeiro, A.; Achkar, M.; Canavero, A.; Fagúndez, C.; González, E.; Grela, I.; Lezama, F.; Maneyro, R.; Barthesagy, L.; Camargo, A.; Carreira, S.; Costa, B.; Núñez, D.; da Rosa, I.; Toranza, C. *Prioridades Geográficas para la Conservación de la Biodiversidad Terrestre de Uruguay*. Resumen Ejecutivo, Proyecto PDT. 2008.
- Brazeiro, A.; Panario, D.; Soutullo, A.; Gutiérrez, O.; Segura, A.; Mai, P. *Clasificación y Delimitación de las Eco-regiones de Uruguay*. Convenio MGAP/PPR. 2012.
- Evia, G.; Gudynas, E. *Ecología del Paisaje en Uruguay. Aportes para la conservación de la diversidad biológica*. MVOTMA, AECI. 2000.
- Soutullo, A. Clavijo, C.; Martínez-Lanfranco, J. A. *Especies Prioritarias para la Conservación en Uruguay. Vertebrados, moluscos continentales y plantas vasculares*. SNAP/DINAMA/MVOTMA y DICYT/MEC. 2013.

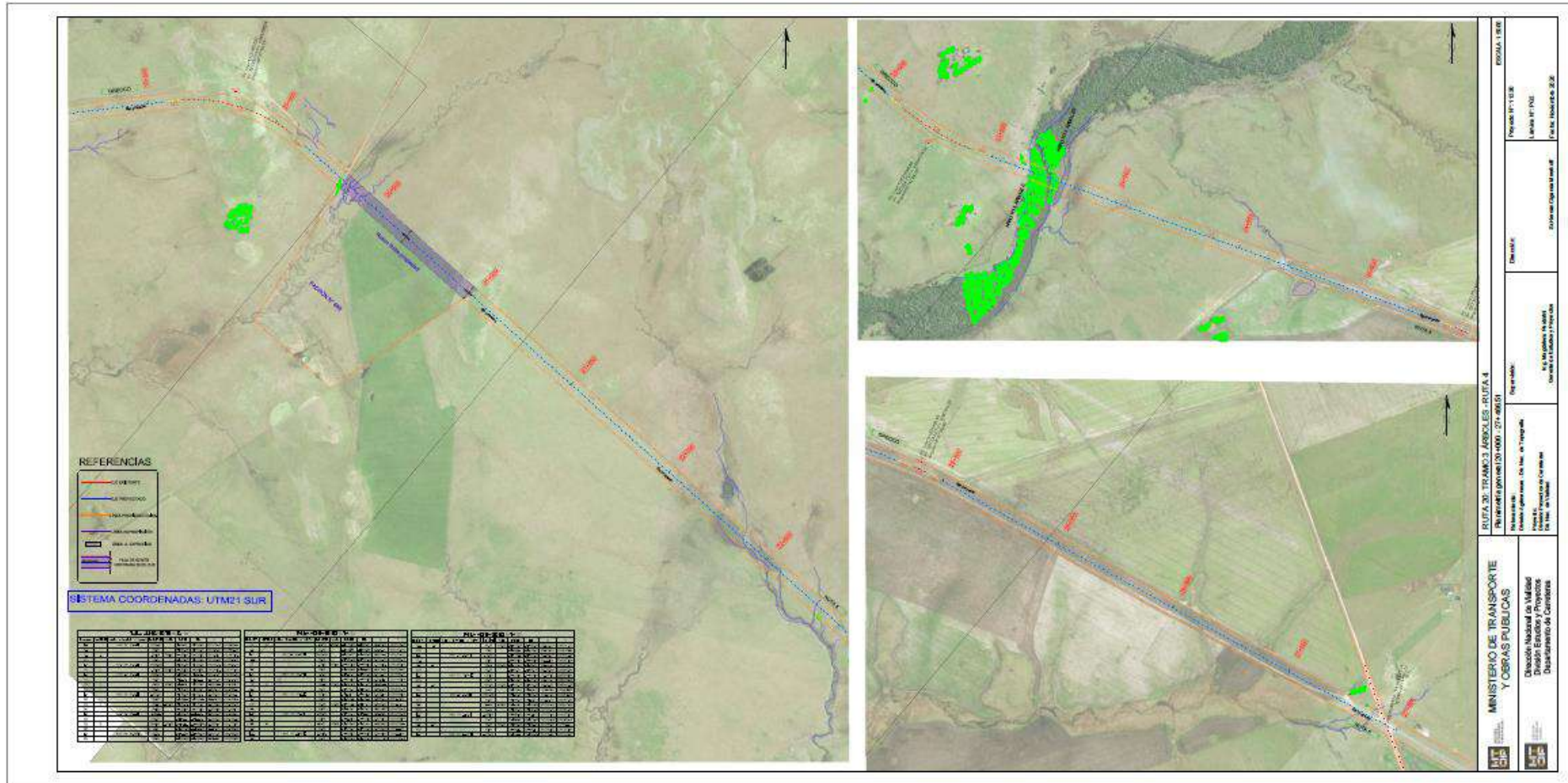
7. ANEXO I – Planimetría del proyecto



Lamina 7-1- Planimetría del proyecto I

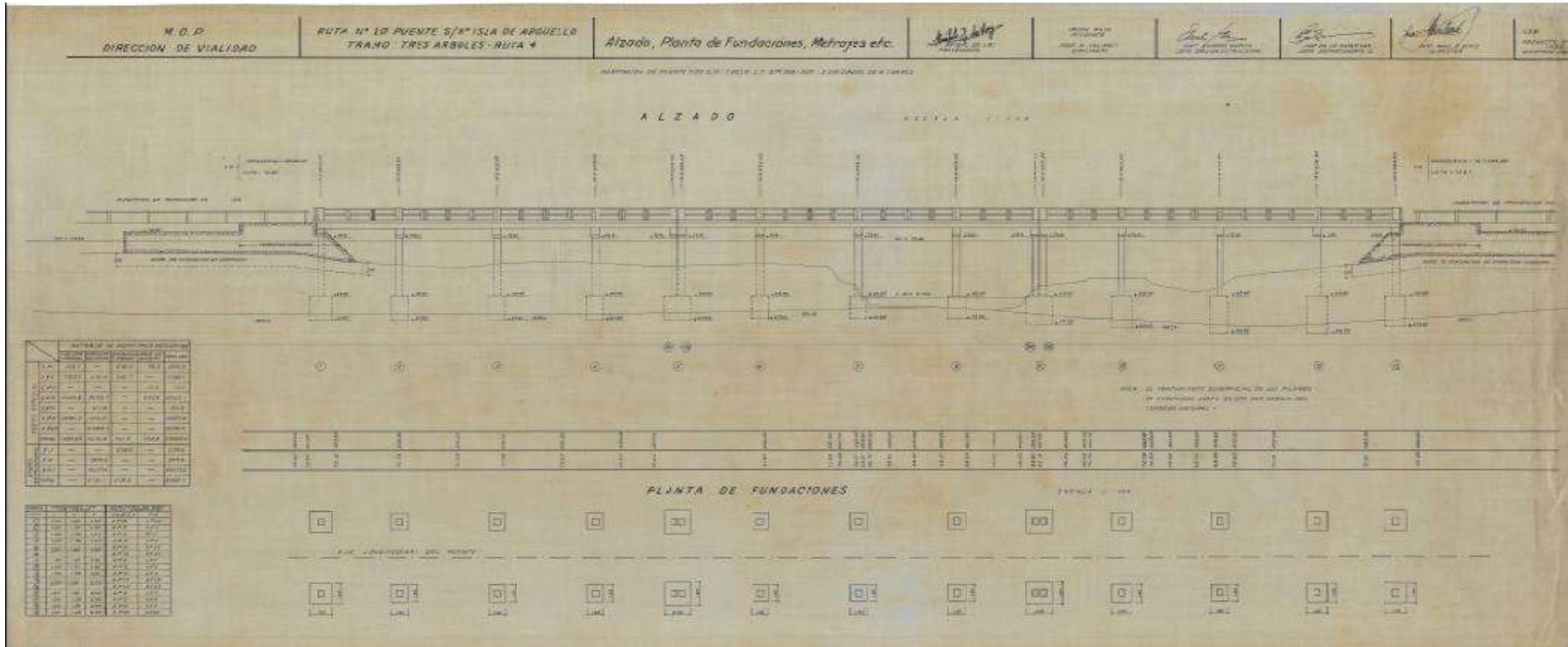


Lamina 7-2 - Planimetría del proyecto II

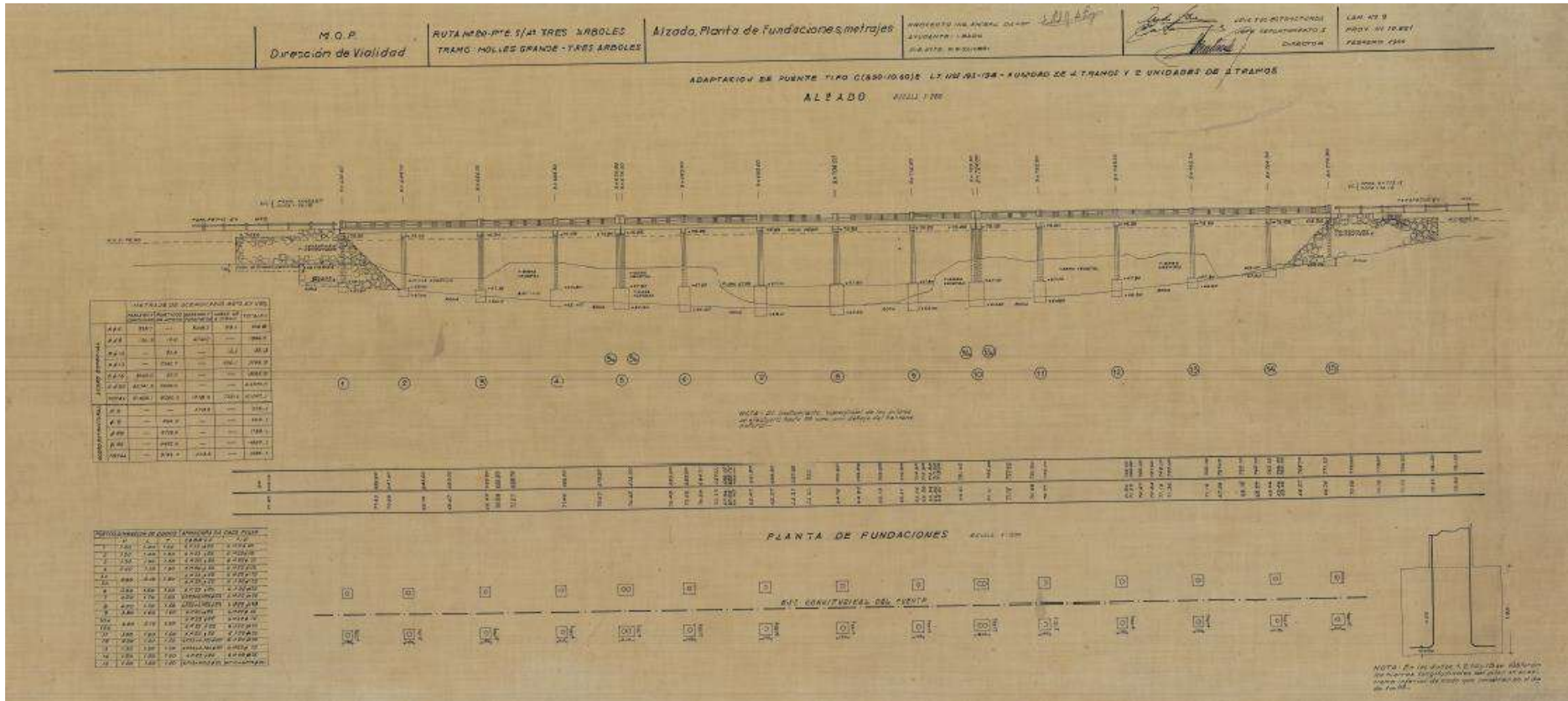


Lamina 7-3 - Planimetría del proyecto III

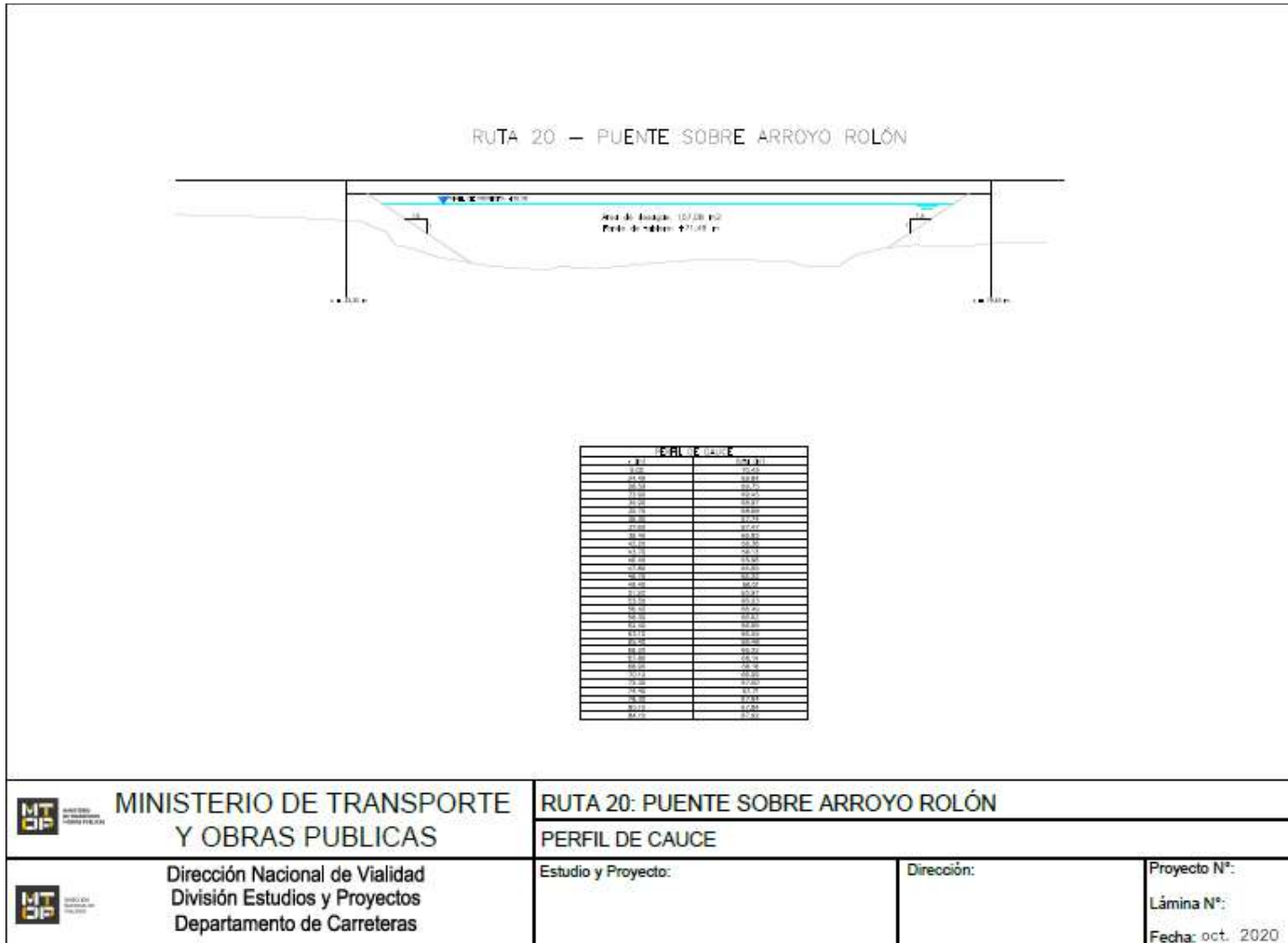
8. ANEXO II – Plano de puentes, esquemas de referencia



Lamina 8-1 Plano Puente sobre arroyo Islas de Arguelles - Proyecto año 1965

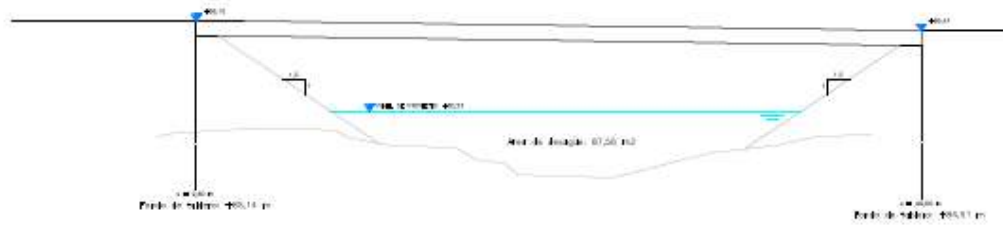


Lamina 8-4 Plano puente sobre arroyo Tres Arboles - Proyecto año 1966





Lamina 9-2 - Perfil de cauce Arroyo Rolón

RUTA 20 – PUENTE SOBRE ARROYO TALA



PERFIL DE CAUCE	
Elevación (m)	Distancia (m)
65,10	0,00
65,00	1,00
64,90	2,00
64,80	3,00
64,70	4,00
64,60	5,00
64,50	6,00
64,40	7,00
64,30	8,00
64,20	9,00
64,10	10,00
64,00	11,00
63,90	12,00
63,80	13,00
63,70	14,00
63,60	15,00
63,50	16,00
63,40	17,00
63,30	18,00
63,20	19,00
63,10	20,00
63,00	21,00
62,90	22,00
62,80	23,00
62,70	24,00
62,60	25,00
62,50	26,00
62,40	27,00
62,30	28,00
62,20	29,00
62,10	30,00
62,00	31,00
61,90	32,00
61,80	33,00
61,70	34,00
61,60	35,00
61,50	36,00
61,40	37,00
61,30	38,00
61,20	39,00
61,10	40,00
61,00	41,00
60,90	42,00
60,80	43,00
60,70	44,00
60,60	45,00
60,50	46,00
60,40	47,00
60,30	48,00
60,20	49,00
60,10	50,00
60,00	51,00
59,90	52,00
59,80	53,00
59,70	54,00
59,60	55,00
59,50	56,00
59,40	57,00
59,30	58,00
59,20	59,00
59,10	60,00
59,00	61,00
58,90	62,00
58,80	63,00
58,70	64,00
58,60	65,00
58,50	66,00
58,40	67,00
58,30	68,00
58,20	69,00
58,10	70,00
58,00	71,00
57,90	72,00
57,80	73,00
57,70	74,00
57,60	75,00
57,50	76,00
57,40	77,00
57,30	78,00
57,20	79,00
57,10	80,00
57,00	81,00
56,90	82,00
56,80	83,00
56,70	84,00
56,60	85,00
56,50	86,00
56,40	87,00
56,30	88,00
56,20	89,00
56,10	90,00
56,00	91,00
55,90	92,00
55,80	93,00
55,70	94,00
55,60	95,00
55,50	96,00
55,40	97,00
55,30	98,00
55,20	99,00
55,10	100,00

 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	RUTA 20: PUENTE SOBRE ARROYO TALA		
	PERFIL DE CAUCE		
 Dirección Nacional de Vialidad División Estudios y Proyectos Departamento de Carreteras	Estudio y Proyecto:	Dirección:	Proyecto N°:
			Lámina N°:
			Fecha: oct. 2020

Lamina 9-3 - Perfil de cauce arroyo Tala

10. Anexo IV – Solicitud cambio de traza, vecinos ruta 20



MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

Expediente N° 2019-10-3-0004714

N° OID:
2.16.858.2.10002652.66570.2019103.0004714

Prioridad: **Normal**
Acceso restringido: **No**

Tipo de Expediente: **Varios**

Oficina origen: **Ministerio de Transporte y Obras Públicas / DNV - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD 10/003/10000000 / DNV - ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL 10/003/10021403**

Asunto: **VECINOS DE RUTA 20 - SOLICITAN REVISIÓN DEL TRAZADO PROYECTADO DE LA RUTA NACIONAL 20 ENTRE LAS PROGRESIVAS 6 Y 33 DEL PROYECTO 10.772.**

Tipo de Titular: **PERSONA FÍSICA**
Nombre Titular: **GUILLERMO CLEMENT**
Teléfono: **099427827**
Email: **gclement@adinet.com.uy**

Fecha iniciado: **05/12/2019 09:03:34** Fecha valor: **05/12/2019**

Clasificación: **Público**

¿Tiene elemento físico?: **Si**

MTOP		EXPEDIENTE N°					
		2019-10-3-0004714					
Elementos físicos asociados al expediente							
Fecha alta	Oficina	Usuario	Tipo documento	Actuación	Fecha baja	Oficina	Usuario
05/12/2019 09:28:13	DNV - ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL 10/003/10021403	43813250	Lámina	0			

2019/3/4/14

Montevideo, 28 de noviembre de 2019.-

Señor Director de la
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
Leonardo COLA.-
Presente.-

De nuestra consideración:

Los abajo firmantes, se presentan ante Ud., a fin de formalizar la solicitud de revisión del trazado proyectado de la Ruta Nacional 20 entre las progresivas 6 y 33 del proyecto 10.772.

Los inmuebles del departamento de Río Negro, sección catastral 10ª que se ven afectados por el trazado original entre el arroyo "Tres Árboles" y el arroyo "Rolón", cuya revisión se solicita, son los números 2608 (Carina Losser), 887 (Horacio Freire), 6553 (Guillermo y Andrés Clement) y 6554 (Nicolás y Santiago Clement).

En sustancia, la solicitud de revisión refiere a modificar el trazado propuesto originalmente hace 60 años, corriendo la ubicación de la ruta hacia el límite norte y/o noreste de los padrones afectados. El nuevo trazado propuesto, posibilitará no afectar el tajamar existente en el padrón número 2608, y en el caso de los demás padrones, no atravesar y dividir los mismos afectando su explotación y manejo productivo.

Asimismo, en el caso de los padrones números 6553 y 6554, la modificación del trazado permitiría su coincidencia con el Camino Vecinal de 25 metros existente sobre su límite noroeste.

Para ilustrar lo peticionado, se adjuntan impresiones de los padrones afectados tomadas de Google Earth, que permiten visualizar la modificación solicitada, donde la línea de color rojo corresponde al trazado original y la línea de color azul corresponde al nuevo trazado que se solicita.

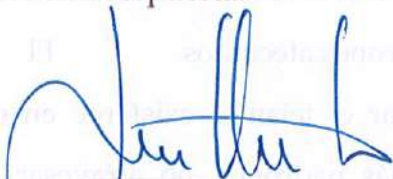
Cabe establecer, que la situación jurídica de los padrones afectados es diferente, lo que lleva necesariamente a que la instrumentación de lo solicitado demande la aplicación de distintas soluciones jurídicas.

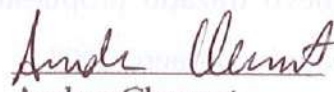
En efecto, mientras que en los padrones números 2608 (Carina Losser) y 887 (Horacio Freire), el área que ocupa el trazado originalmente proyectado ya fue expropiada, pagada la compensación y escriturada a favor del Estado; los padrones números 6553 (Guillermo y Andrés Clement) y 6554 (Nicolás y Santiago Clement) hasta el presente no han sido expropiados.

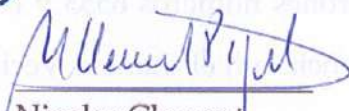
Por tanto, en la situación de los padrones ya expropiados la solución jurídica implica la necesidad de instrumentar una permuta del área expropiada por otra similar ubicada al límite noroeste y norte de los respectivos padrones.

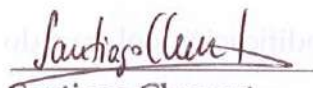
Mientras que en el caso de los padrones no expropiados, solamente es necesario revisar el trazado proyectado, corriéndolo y afectando el límite noroeste del padrón número 6553 y 889 (Graciela Freire), para así proceder a la designación de expropiación y acordar el monto indemnizatorio.-

Sin más, le saludamos atentamente, quedando a la espera de vuestra respuesta.

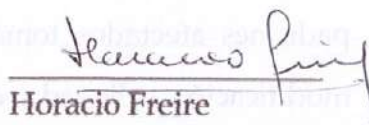

Guillermo Clement
C.I.: 3602423-4

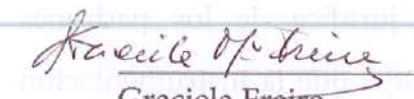

Andres Clement
C.I.:


Nicolas Clement
C.I.:


Santiago Clement
C.I.: 4.608.680-2


Carina Losser
C.I.: 2581.218-3


Horacio Freire
C.I.: 1045863-3


Graciela Freire
C.I.: 839445-5

Dirección Nacional de Vialidad
Secr. Instrumental
02 DIC 2019
RECIBIDO POR: 

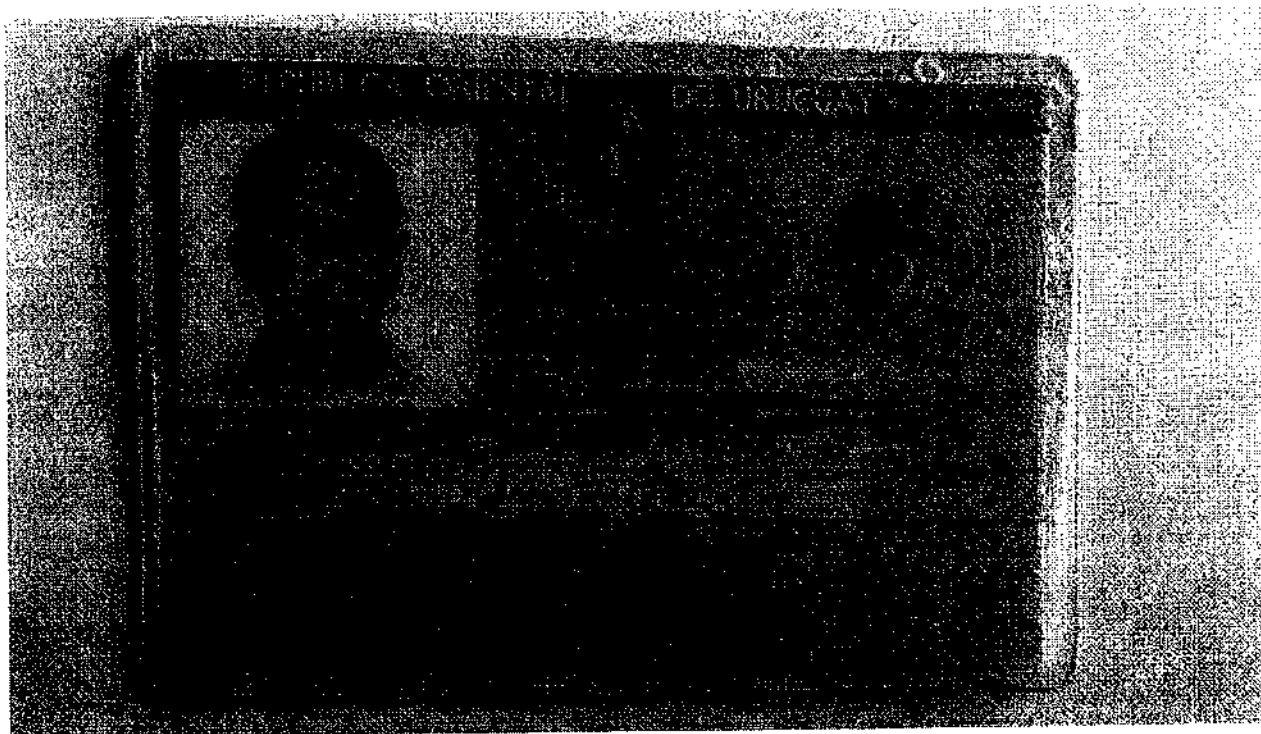
1/12/2019

Zimbra:

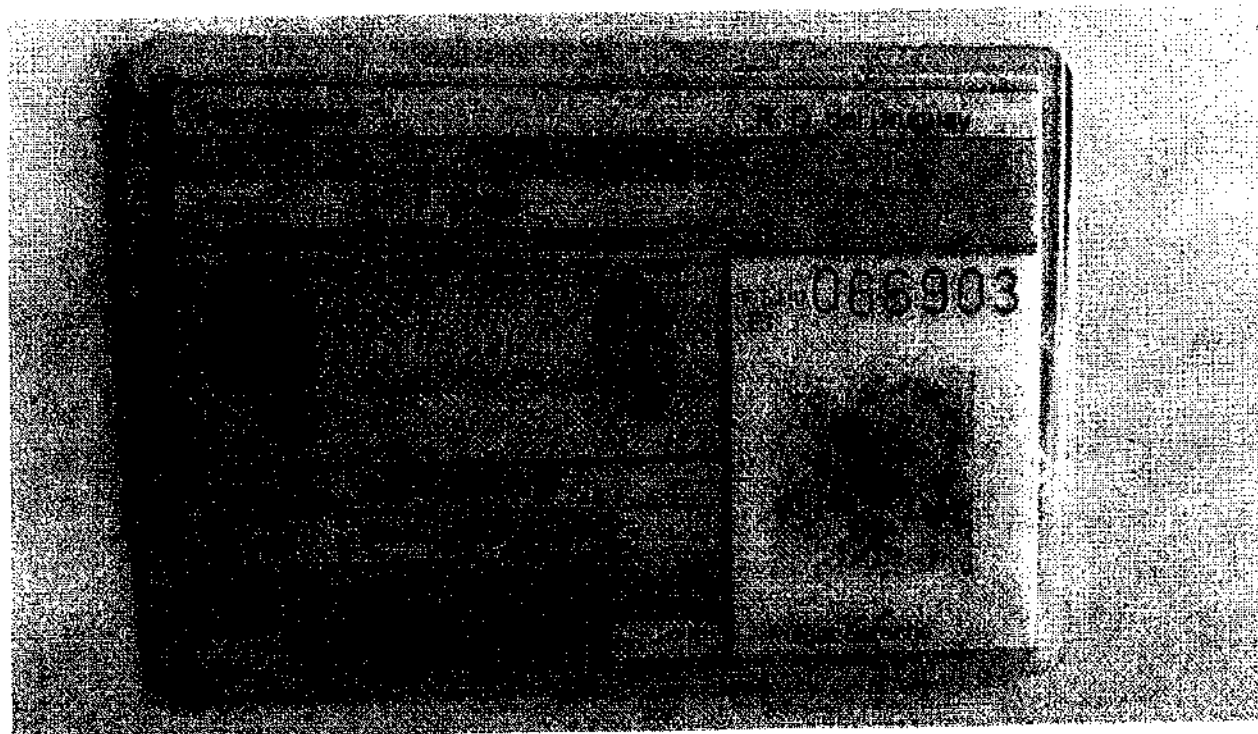
Zimbra:

hofreire@vera.com.uy

F3E89507-17E4-4C04-BB39-855508E632BB.JPG



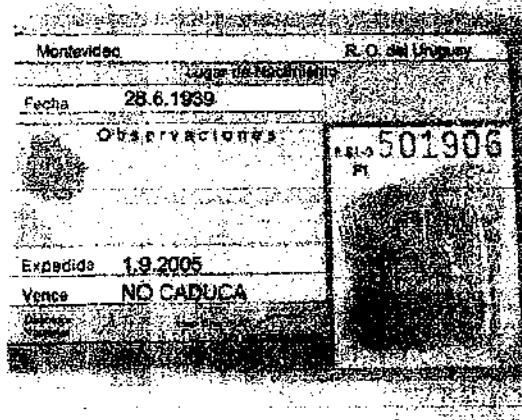
3E48F46D-4264-47EA-B60F-73BCD6959444.JPG




<https://correo.vera.com.uy/h/viewimages?id=105863>

1/

3



91



DIRECCION NACIONAL
DE IDENTIFICACION CIVIL
Cedula de Identidad
N° 4.608.672-7



Nombre: **ANDRES IGNACIO CLEMENT**
PIQUET

Firma: *Andres Clement*

R. O. del Uruguay

Fecha: 3/11/2008



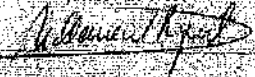
Observación:






Expedita: 30/9/2018


Vence: 30/9/2020

E.S.I.D. 991529

	 DIRECCION NACIONAL DE IDENTIFICACION CIVIL Cédula de Identidad N° 3.602.441-6
Nombre NICOLAS ALEJANDRO CLEMENT PIQUET	
Firma 	

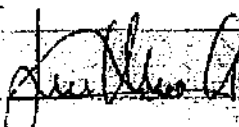
Montevideo	R. O. del Uruguay
Lugar de Nacimiento	
Fecha	27.11.1981
Observaciones	
F.S.S. PI 218101	
Expedida	29.8.2012
Vence	29.8.2022
Director Nacional 	
	
	



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



DIRECCION NACIONAL DE IDENTIFICACION CIVIL
Cédula de Identidad
N° 3.602.423-4

Nombre **GUILLERMO MARTIN CLEMENT PIQUET**

Firma 



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Montevideo R. O. del Uruguay
Lugar de Nacimiento


Fecha **15.2.1980**





RESERVA F1 **638804**



Excedida **11.10.2011**
Vence **11.10.2021**


DIRECCION NACIONAL
DE IDENTIFICACION CIVIL
Cédula de Identidad
N° 4.608.680-2
Nombre **SANTIAGO GABRIEL CLEMENT
PIQUET**
Firma *Santiago Clement*

Montevideo Lugar de Nacimiento **R. O. del Uruguay**
Fecha **12.8.1988**

Observaciones:

PI 991524

Expedida **30.9.2010**
Vence **30.9.2020**
Director Nacional *[Signature]*
Insa Espal (P.T. 222)
Rubén César Lombardi

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL 10/003/10021403	
Fecha:	05/12/2019 09:48:50	
Tipo:	Agregar Documentación	

Se adjunta documentación escaneada (9 folios).

Siga para la prosecución del trámite.

Archivos Adjuntos		
#	Nombre	Convertido a PDF
1	2019-10-3-0004714-_ruta 20.pdf	Sí

Firmante:
CLARK HERNANDEZ, MARIA NOELIA

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - DESPACHO Y TRAMITACIÓN DE EXPEDIENTES 10/003/10021402	
Fecha:	06/12/2019 10:10:00	
Tipo:	Informar	

Se envía a la División Técnica de Construcción, Ing. P. Enrich.

Firmante:
VAZQUEZ BRUZZONE, ELIZABETH OFELIA

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - TÉCNICAS DE CONSTRUCCIÓN 10/003/10011000	
Fecha:	16/04/2020 18:58:13	
Tipo:	Elevar	

Asunto proyecto de ruta 20 tramo Grecco Arroyo Salcipedes.

Se eleva a la dirección y se sugiere su pase a Grencias de Estructura y Carreteras para estudiar la propuesta de los vecinos y , si se considera oportuno , preparar los documentos de licitación para su construcción.

Esta Gerencia de Asesoría Técnica , opina que la solicitud de los vecinos es de recibo.

La línea de la ruta 20 ,en el tramo indicado , fue aprobada por el Consejo de Gobierno en 1962, incluye 4 puentes y parte de las expropiaciones fueron hechas oportunamente.

La solicitud de cambio responde a que el trazado aprobado en el año 1962 ,divide e inutiliza parcelas que están en explotación y la necesidad de volver a utilizar un tajamar de 42 hectáreas , que al pareccerr fue construido ,por error, en la faja de uso público. Se hace notar que el tajamar tiene permiso de riego de DINAGUA.

El trazado propuesto por los vecinos, de casi 10 km de longitud , ubica 7 km sobre un camino existente . Uno de los puentes del proyecto de 1962 debe ser reubicado, sobre el baden del camino existente , lo que asegura que presenta pocas dificultades de cruce.

No hay costo extra de expopiaciones porque los propietarios involucrados se compromenten a ceder los predios y la diferencia de longitud es pequeña .

Los vecinos presentaron planimetría.

Firmante:
ENRICH QUIÑONES, NAIR

MTOP	EXPEDIENTE N° 2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNV - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD 10/003/10000000
Fecha:	20/04/2020 10:54:09
Tipo:	Informar

Se envía a solicitud del Director Nacional para su estudio e informe.-

Firmante:
MENDEZ FERRARI, IEDA



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas

Montevideo, 3 de agosto de 2020

Ref.: Solicitud de revisión de trazado proyectado de la Ruta 20, Proyecto 10.772

Analizada la propuesta de cambio de trazado presentado por los vecinos se informa que en lo que refiere a puentes, se estaría cambiando la ubicación del emplazado sobre el Arroyo Isla de Argüello que se desplazaría aproximadamente 1500m aguas arriba del proyecto original. No se entiende que haya diferencias significativas entre las dos ubicaciones, para la nueva ubicación, se contaría con una ligera reducción de caudal de diseño pero el lugar se encuentra intervenido por la presencia de un badén.

En lo que respecta al embalse ubicado en el padrón N°2608, tanto con la traza original como con la propuesta por los vecinos se mantendría en mayor o menor medida la necesidad de atravesar el embalse (se adjunta imagen). La única solución para no afectar el embalse sería correr aún más la traza teniendo que expropiar parte del padrón lindero No. 2769 el cual no fue afectado en la traza original o restringir la cota del embalse lo que implicaría un relevamiento del terreno en toda la zona de aporte del embalse para determinar dicha cota máxima. En suma, la variante propuesta por los vecinos requeriría de igual manera de una obra de terraplén junto con una obra hidráulica manteniendo la afectación al embalse que preocupa a los vecinos. Se deja constancia que dicho embalse fue construido en área expropiada como resulta documentado en el plano N°259835 con fecha 29 de setiembre de 1969 y que parece no haberse informado de esa situación en la presentación ante DINAGUA.

En relación a los demás padrones, que en la nota se indica que al dividirlos se afecta su explotación y manejo productivo, se señala que tienen dimensiones superiores a las 340ha y al dividirlos en partes similares quedarían aún padrones de dimensiones muy considerables y además con acceso a una futura importante ruta nacional.

Cabe aclarar que los únicos padrones que no fueron expropiados, en la zona de la variante, son el padrón N°6554 pertenecientes a Nicolás y Santiago Clement y el padrón N°6553 perteneciente a Guillermo, Andrés Clement. En cuanto al padrón N°889 que en la nota de los vecinos no queda clara su situación, se estudió por parte de la DNT los antecedentes y se encontró las escrituras del mismo a favor del Estado por lo que efectivamente también fue expropiado.

Estudiando la traza propuesta por los vecinos se puede observar que el terreno en esa zona presenta mayor irregularidad que el proyecto original lo que implica que al momento de diseñar una nueva rasante, que deberá mantener similares condiciones de seguridad y confort ya que por la ruta se prevé un importante flujo de camiones forestales, sean necesarias mayores obras de movimientos de suelos. Cabe mencionar que la comparación de terrenos se realizó con el terreno generado por IDEuy, con fotografías tomadas hace no más de dos años ya que no se cuenta con relevamiento de la traza propuesta.

Por otra parte la variante propuesta por los vecinos atraviesa un cerro en la progresiva 12k500 y dos cerros más de dimensiones menores en las progresivas 13 k800 y 21k200 de la misma, que requerirían excavaciones muy probablemente en roca con los mayores costos que ello implica.



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas

Por lo antes expuesto se entiende que la propuesta de cambio de traza presentada por los vecinos muestra desventajas tanto técnicas como económicas con respecto al trazado original del año 1962.

Se hace notar que si del balance global donde primen factores de oportunidad se decida optar por la propuesta de los vecinos, la línea no debería aceptarse tal y como está planteada, sino que debería de modificarse de forma tal de respetar los criterios geométricos mínimos establecidos para las vías de estas características y como resultado de ello pueden surgir expropiaciones adicionales que en este caso sí dejen áreas pequeñas que dificulten la producción agrícola. Para definir dicha línea a nivel de proyecto será necesario contar con un relevamiento topográfico además de un estudio de las zonas de cerros para determinar la existencia o no de roca en superficie. En cuanto al puente sobre el Arroyo Isla de Arguello se requerirán estudios adicionales hidráulicos y geotécnicos para las fundaciones en la nueva zona de implantación.

De accederse total o parcialmente al cambio de traza los vecinos que todavía no fueron expropiados deberían comprometerse a permitir la ocupación previa sin esperar a completar el trámite expropiatorio, de modo que la Administración pueda adelantar los estudios y la ejecución de la obra. Esto permitirá a los vecinos obtener un 15% adicional en el monto expropiatorio de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 12 de la Ley N°19535.

En cuanto al padrón N°2608 ya expropiado la propietaria debería comprometerse a aceptar el cambio de área y la reducción del área del embalse que ahora volvería a ser de su propiedad y la Administración aceptaría no iniciar acciones por la usurpación realizada.



Ministerio
**de Transporte
y Obras Públicas**

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - PROYECTOS DE CARRETERAS 10/003/10021100	
Fecha:	03/08/2020 14:58:53	
Tipo:	Informar	

Se eleva informe a la Dirección.

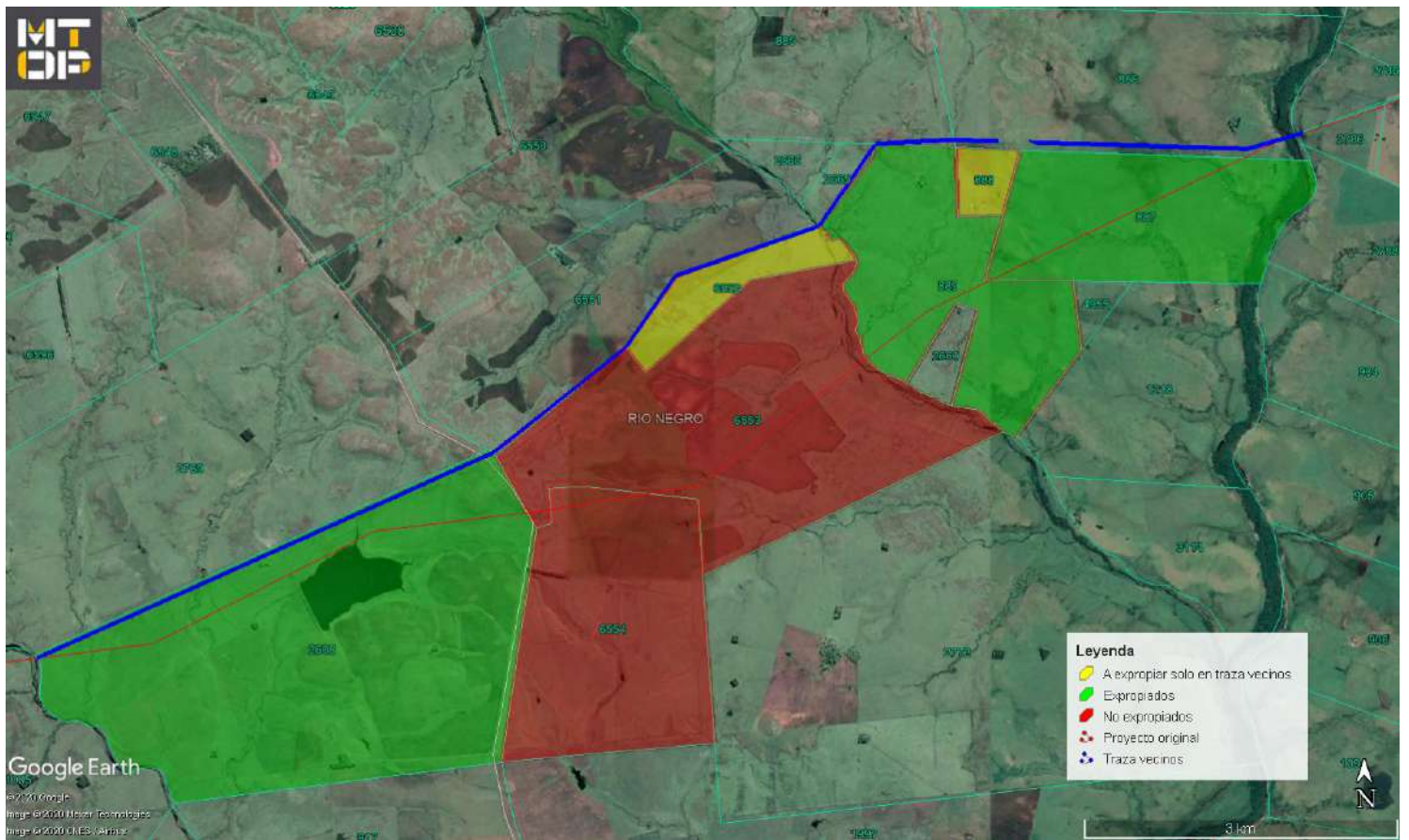
Archivos Adjuntos		
#	Nombre	Convertido a PDF
1	2019-10-3-0004714-Informe expediente 2019-10-3-4714.docx	Sí

Pase a Firma		
GARCIA SOUTO, SUSANA		
DUPUY SOLLAZZO, MARIA		
PASTORINI KEEN, MARIA		

MTOPI		EXPEDIENTE N°	
		2019-10-3-0004714	
Fecha:	03/08/2020 15:26:15		
Tipo:	AG - Constancia Pase a Firma		

AG - Constancia de Firma.

Firmantes			
GARCIA SOUTO, SUSANA	03/08/2020 15:26:09	No avala el documento.	Faltan láminas agregadas
DUPUY SOLLAZZO, MARIA	03/08/2020 15:12:51	No avala el documento.	Falta adjuntar lámina
PASTORINI KEEN, MARIA	03/08/2020 14:59:50	Avala el documento	



MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - PROYECTOS DE CARRETERAS 10/003/10021100	
Fecha:	03/08/2020 15:31:31	
Tipo:	Informar	

Se adjuntan láminas.

Archivos Adjuntos		
#	Nombre	Convertido a PDF
1	2019-10-3-0004714-Embalse.jpg	Sí
2	2019-10-3-0004714-Padrones R20.jpg	Sí

Pase a Firma		
GARCIA SOUTO, SUSANA		
DUPUY SOLLAZZO, MARIA		
PASTORINI KEEN, MARIA		

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Fecha:	11/08/2020 10:20:25	
Tipo:	AG - Constancia Pase a Firma	

AG - Constancia de Firma.

Firmantes		
GARCIA SOUTO, SUSANA	11/08/2020 10:20:23	Avala el documento
DUPUY SOLLAZZO, MARIA	03/08/2020 15:32:52	Avala el documento
PASTORINI KEEN, MARIA	03/08/2020 15:32:09	Avala el documento

MTOP	EXPEDIENTE N° 2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNV - SECRETARÍA GENERAL 10/003/10001400
Fecha:	11/08/2020 11:31:39
Tipo:	Enviar

Se envía al Asesor Letrado del Director Nacional, Dr. Julio Rado, para su consideración.

Firmante:
POSTIGLIONE SALVO, DIANA

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL 10/003/10021403	
Fecha:	11/08/2020 12:03:42	
Tipo:	Enviar	

Siga el trámite como está dispuesto en el folio n° 24.

Firmante:
BENTANCUR SUAREZ, LORENA

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD 10/003/10000000	
Fecha:	26/08/2020 11:42:21	
Tipo:	Informar	

En este estado, atento a lo que surge del informe conjunto de las tres Divisiones allí indicadas y, tomando en consideración la visita realizada al lugar por el Director Nacional en la cual ha considerado viable acceder al cambio de trazado solicitado por los vecinos, a efectos de agilizar el trámite para la ejecución de las futuras obras, se sugiere conferir vista a los comparecientes para que manifiesten si acceden a entregar la ocupación previa de los predios, mientras los técnicos de la DNTOP realizan el relevamiento topográfico del lugar.

Firmante:
RADO, JULIO

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD 10/003/10000000	
Fecha:	26/08/2020 11:52:41	
Tipo:	Enviar	

Por Secretaría General confierase vista a los peticionantes de obrados , a fin de que maifiesten si permiten la ocupacion de los predios previa al trámite de expropiación, con el fin de agilizar la gestión de la obra con la variante de trazado que se solicita.

Actuante:
RADO, JULIO
Pase a Firma
CIGANDA HERNAN

MTOP	EXPEDIENTE N° 2019-10-3-0004714
Fecha:	26/08/2020 13:30:40
Tipo:	AG - Constancia Pase a Firma

AG - Constancia de Firma.

Firmantes		
CIGANDA HERNAN	26/08/2020 13:30:37	Avala el documento

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD 10/003/10000000	
Fecha:	28/08/2020 11:36:47	
Tipo:	Enviar	

Pase a Secretaría General.

Firmante:
RADO, JULIO

expediente 2019-10-3-0004714

marcar como no leído

Willi Clement<gclement@adinet.com.uy>

lun 31/08/2020 6:35

El mensaje

Para:

Asunto: Leído: expediente 2019-10-3-0004714

Enviados: lunes, 31 de agosto de 2020 6:35:04 (UTC-03:00) Montevideo

fue leído en lunes, 31 de agosto de 2020 6:34:20 (UTC-03:00) Montevideo.

RESPONDERESPONDER A TODOSREENVIAR

marcar como no leído

DIANA POSTIGLIONE

vie 28/08/2020 12:13

Elementos enviados

Para:

Willi Clement<gclement@adinet.com.uy>;

1 dato adjunto

Estimado:

por esta vía procedemos a darle vista de todas las actuaciones del expediente de referencia y solicitamos tenga a bien recabar el pronunciamiento de los peticionantes de las presentes actuaciones con relación a la anuencia para ocupar los predios previo a los trámites expropiatorios.

Saludos cordiales,

Diana

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - SECRETARÍA GENERAL 10/003/10001400	
Fecha:	31/08/2020 19:14:22	
Tipo:	AUTO - Pase a espera	

Se procedió a conferir la vista dispuesta y se agrega acuse de recibo correspondiente.

Archivos Adjuntos		
#	Nombre	Convertido a PDF
1	2019-10-3-0004714-recibo 4714.docx	Sí

Firmante:	
POSTIGLIONE SALVO, DIANA	

Montevideo, 14 de setiembre de 2020.-

Señor Director de la
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

Per. Agr. Hernán CIGANDA.-

Presente.-

Ref. Expediente No.2019-10-3-0004714

De nuestra consideración:

Los abajo firmantes, se presentan a evacuar la vista conferida del informe técnico de fecha 3 de agosto de 2020 que luce a los folios 15 y 16 del presente expediente, conforme a las siguientes consideraciones.

1.- En primer lugar, si bien es obvio, cabe manifestar que sin perjuicio de que los comparecientes se presenten en forma conjunta, las consideraciones y conformidades que se expresan, refieren exclusivamente a los inmuebles que respectivamente son titulares, no siendo trasladables a los demás titulares u otros padrones involucrados.

Asimismo, las aceptaciones que se prestan, están otorgadas exclusivamente en relación a las consideraciones y soluciones técnicas propuestas en el informe técnico de fecha 03/08/20 (folios 15/16). De existir cualquier tipo de modificación que altere lo allí propuesto, necesariamente deberá conferirse nueva vista de las actuaciones y recabarse nuevamente las autorizaciones y conformidades que se otorgan, no pudiendo presumirse ningún tipo de autorización o conformidad en forma tácita.

2.- En el caso de los inmuebles que todavía no están expropiados y que serán afectados por el cambio de trazado en la zona de la variante (padrones Nos. 6553 Guillermo y Andrés Clement; 6554 Nicolás y Santiago Clement; 6552 Javier y Karen Agusti; y 889 Graciela María Freire); sus respectivos titulares manifiestan la conformidad y autorización requerida para permitir la ocupación previa con la finalidad

de adelantar los estudios y ejecución de la obra, la que se otorga sujeto a la condición de la efectiva designación de expropiación y al pago efectivo del monto indemnizatorio respectivo.

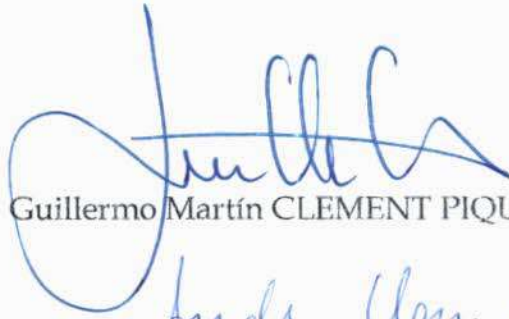
3.- En relación al padrón No.2608 cuya titularidad corresponde a Marta Carina Losser, la misma acepta el cambio de área propuesto y la reducción del área de embalse -cuya área excedente volvería a serle adjudicada en propiedad-, y en contrapartida -a modo transaccional- de que la Administración renuncie a iniciar acciones derivadas de la construcción del embalse en dicha área.

4.- Para finalizar, hacemos constar que el padrón 6552 (Javier y Karen Agusti), no está expropiado. Conforme el nuevo trazado propuesto, en la eventualidad que sea afectado por una expropiación adicional (límite noroeste), sus propietarios otorgan desde ya su autorización para la ocupación previa del mismo con la finalidad de adelantar los estudios y ejecución de la obra, autorización sujeta a la condición de previa designación de expropiación y pago del monto indemnizatorio respectivo.

Por lo expuesto, al señor Director Nacional de Vialidad solicitamos:

- 1º) Se sirva tener por evacuada en tiempo y forma la vista conferida.
- 2º) En relación con las autorizaciones otorgadas para la ocupación previa de los padrones afectados que no están expropiados, se tenga presente que dicha autorización está sujeta al cumplimiento previo de la condición de efectiva designación de expropiación y al previo pago del monto indemnizatorio respectivo.
- 3º) Respecto el padrón No.2608, que en contrapartida de la aceptación del cambio de área propuesto y reducción del área de embalse, a modo

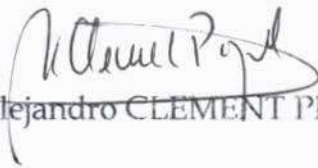
transaccional la Administración renuncie a iniciar acciones derivadas de la construcción del embalse en dicha área.



Guillermo Martín CLEMENT PIQUET (C.I. No.3.602.423-4)



Andrés Ignacio CLEMENT PIQUET (C.I. No.4.608.672-7)



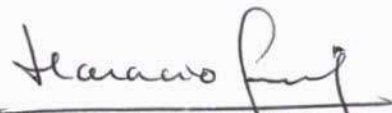
Nicolás Alejandro CLEMENT PIQUET (C.I. No.3.602.441-6)



Santiago Gabriel CLEMENT PIQUET (C.I. No.4.608.680-2)



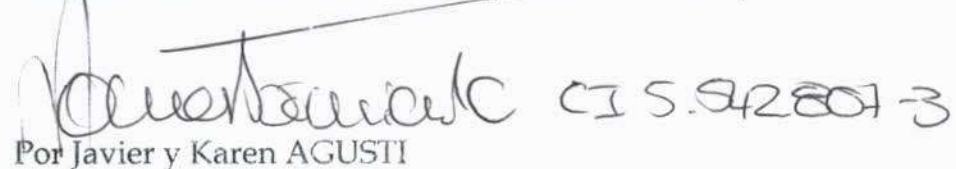
Marta Carina LOSSER POSSAMAI (C.I. No.2.581.218-3)



Horacio FREIRE LIBRAN (C.I. No.1.045.863-3)



Graciela María FREIRE LIBRAN (C.I. No.839.445-5)



Por Javier y Karen AGUSTI

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2019-10-3-0004714
Oficina Actuante:	DNI - SECRETARÍA GENERAL 10/003/10001400	
Fecha:	23/09/2020 16:17:01	
Tipo:	Enviar	

Se envía la presente evacuación al Asesor Letrado del Director Nacional, Dr. Julio Rado, para su informe y consideración.

Archivos Adjuntos		
#	Nombre	Convertido a PDF
1	2019-10-3-0004714-_471423092020.pdf	Sí

Firmante:	
POSTIGLIONE SALVO, DIANA	