



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



MENDOZA 26 DE MAYO DE 2025

Ing. Osvaldo F. Romagnoli

Administrador D.P.V. Mendoza

Ref. EX-2025-00278264-GDEMZA-MINERIA

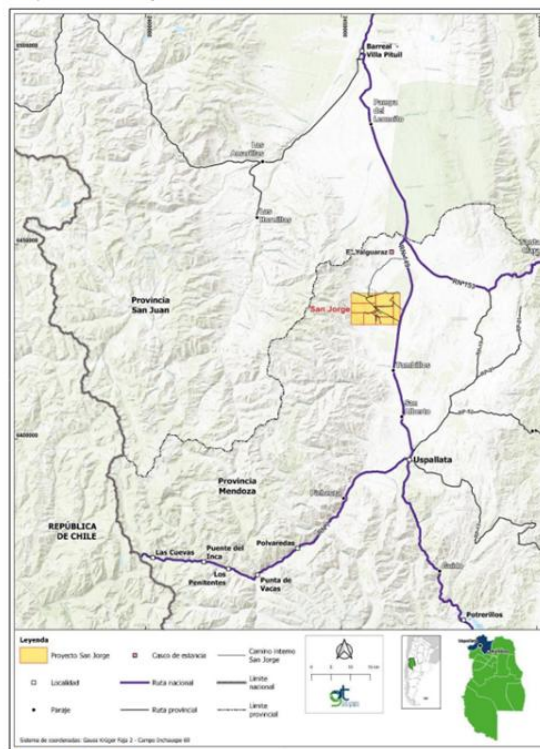
INFORME TECNICO SECTORIAL SOBRE "INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL- PROYECTO DENOMINADO "P.S.J. COBRE MENDOCINO" MINERA AGAUCU S.A."

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., y por su digno intermedio ante quien estime corresponda a fin de **ELEVAR Informe técnico sectorial**, respecto de lo expresado en las **Resoluciones Nº 50/25 –DPA y 134/25-DMI**, anexas en expediente de marras en orden 135, donde se requiere a ésta D.P.V., mediante las mimas: emita **DICTÁMEN SECTORIAL SOBRE PSJ COBRE MENDOCINO** del Proyecto de referencia, presentado por el Dr. Raúl J. Rodríguez como APODERADO; y Representante Legal de PSJ, y el Sr. Marcelo Cortez, en carácter de Director Técnico de PSJ, y cuyo Informe de Impactos Ambientales, fuera realizada por la consultora GT Soluciones Integrales, representada por el Ing. Mario Cuello en su carácter de Presidente.

A los efectos que correspondan, se **INFORMA**:

- Que el informe de impacto ambiental presentado por la proponente, señala que ***"Minera San Jorge S.A. (en adelante MSJ), empresa perteneciente a Zonda Metals GmbH de Suiza y al Grupo Alberdi de Argentina, es el proponente del PSJ. El PSJ contempla la extracción de minerales por minado a cielo abierto y su posterior procesamiento para obtener concentrado de cobre mediante procesos de trituración, molienda, concentración por flotación, filtración y secado. El depósito San Jorge tiene una ley media de 0.47% de cobre y 0.191 g/t de oro. El concentrado resultante tendrá un promedio de 25% de Cu y trazas de Au."***
- Que el Proyecto denominado: PSJ Cobre Mendocino se localiza en el ***"distrito Uspallata, departamento Las Heras, de la provincia de Mendoza, República Argentina, en la precordillera mendocina a una altura aproximada entre los 2.400 y 2.900 m s.n.m. Dista 97 km en dirección Noroeste de la ciudad de Mendoza, capital provincial y a 37 km de la localidad de Uspallata. Las coordenadas centrales del PSJ son: 32° 14' 31.4340" W, 69° 26' 18.7692" S."***

.1 Mapa de Ubicación PSJ y concesiones mineras. Acceso al PSJ



Fuente: GT Ingeniería SA, 2004



MENDOZA

- Respecto a cómo se desarrollará el proyecto se explica claramente la metodología de trabajos previstos y la disposición general de las instalaciones (Ver IIA - IF-2025-00279594-GDEMZA-MINERIA.pdf fs. 10 y s.s. del expediente de marras).

Legenda

- Límite de exclusión voladura
- ===== Camino interno, auxiliar y de equipo mayor
- Camino existente
- Ruta nacional
- ~~~~~ Arroyo
- ▲ Cerro
- Curva de nivel

Sistema de coordenadas: Gauss Krüger Faja 2 - Campo Inchauspe 69

Fuente: GT Ingeniería S.A. 2024



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



- En cuanto a la **legislación consultada** y sobre la cual se basa legalmente la presentación, se han considerado normas Internacionales, nacionales, provinciales y ordenanzas Municipales, correctamente (V. pAG 44 Y S.S. if /IF-2025-00281507-GDEMZA-MINERIA.pdf). Dichas normas incluyen leyes específicas de **tránsito y transporte de SUSTANCIAS y RESIDUOS PELIGROSOS POR CARRETERAS** como: Ley Provincial Nº 6.082/1993 - Ley de Tránsito Normas de Transporte y Tránsito. Compatibles con las Normas Nacionales. 43 – 001163; Decreto Nº 867/1996 -determina los límites para la emisión de contaminantes, ruido, y radiación parásita de automóviles particulares como también los procedimientos para efectuar las mediciones correspondientes; las cuales se relacionan de manera directa el transporte de personal, insumos y concentrados desde y hacia la zona del Proyecto. Cita normas concernientes a Protección y preservación de Patrimonio cultural, histórico, turístico, etc que tienen que ver con la zona de influencia directa del Proyecto; esto es Valle de Uspallata y aledaños. Y por último cita y remarca **las normas a cumplir respecto al manejo, transporte, almacenamiento y uso de “EXPLOSIVOS” y otros insumos, productos o residuos que puedan ser considerados “peligrosos”** según el Cód. Civil, Comercial y de Minas y las leyes que priman en dichas materias a nivel Internacional- dado que se transportarán sustancias y productos desde y hacia Chile; Nacional y Provincial; sin descuidar el ámbito local municipal.

Sin embargo; NO SE CITA en ningún punto la **Ley Provincial 6063/93**, de la D.P.V; donde se disponen claramente los actos y resoluciones de la Dirección citada a fin de cumplir con sus funciones de control, mantenimiento, mejoramiento y proyección en lo concerniente a toda la red de Rutas primarias y Caminos secundarios de la red vial de la Provincia de Mendoza.

Por cuanto se requiere mediante ADENDA se cite dicha normativa y se tengan presente las siguientes **RECOMENDACIONES**.

En el estudio, se han tomado en cuenta todas las normas respecto a tránsito de explosivos y material peligroso por carretera, como de instalación de polvorines etc. Entendemos, pues que es voluntad de la proponente cumplir acabadamente con las mismas.

Recordamos, sin perjuicio de lo expresado que tanto para el MANEJO y principalmente para el TRASLADO POR CARRETERAS del NH_4NO_3 (Nitrato de Amonio), como para el Fuel Oil; los que son considerados “sustancias peligrosas”; **es crucial seguir normas estrictas para minimizar riesgos de explosión, incendio y contaminación tanto en su traslado como en su manejo; para realizarlo de manera segura.**

NITRATO DE AMONIO: El NH_4NO_3 - debe mantenerse seco, lejos de fuentes de calor y materiales combustibles, y se recomienda su transporte en condiciones controladas.

FUEL OIL: al tratarse de una mezcla compleja de hidrocarburos, que incluye alcanos, aromáticos, ciclo alcanos y otros compuestos; se debe mantener fuera de fuentes de calor y su transporte debe respetar equipos adecuados, formación del personal, procedimientos de emergencia, y la prevención de fugas y derrames.



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



Por lo expresado previamente se requiere que se cumplan las siguientes premisas para los materiales peligrosos en tránsito:

Condiciones para el traslado:

- **Embalaje adecuado:** Debe utilizarse un embalaje resistente y seguro, que proteja las sustancias (nitrato de amonio) de la humedad y el contacto con materiales incompatibles.
- **Vehículo adecuado:** El vehículo debe estar equipado con los dispositivos de seguridad necesarios, como extintores de incendios, y los conductores deben estar debidamente capacitados. Para el caso del Fuel Oil: se deben utilizar vehículos tanque o cisternas con protección contra incendios y dispositivos de seguridad como válvulas de cierre rápido
- **Requisitos legales:** El transporte de nitrato de amonio está sujeto a regulaciones específicas, que incluyen la necesidad de una autorización para materiales peligrosos en la licencia de conducir comercial y una verificación de antecedentes.
- **Evitar la contaminación:** Se debe evitar el contacto del nitrato de amonio con materiales combustibles, ácidos, álcalis, aceites y grasas.
- **Recorrido seguro:** Para sustancias peligrosas se debe asegurar un “recorrido seguro”; que debe estar libre de obstáculos y evitar zonas con riesgo de incendios o explosiones.
- **Cumplimiento normativo:** Se deben cumplir las regulaciones locales y nacionales sobre transporte de sustancias peligrosas.
- **Seguridad del personal:** El personal involucrado en el transporte debe estar capacitado y contar con equipos de protección individual

Condiciones para el manejo:

- **Almacenamiento:** El nitrato de amonio debe almacenarse en un lugar seco, bien ventilado, alejado de fuentes de calor y materiales combustibles.
- **Protección personal:** Es necesario el uso de equipos de protección personal (EPP) como guantes, gafas de seguridad y ropa adecuada.
- **Manejo de derrames:** En caso de derrame, se debe contener el producto con material inerte (arena, dolomita) y limpiar el área con agua.
- **Manejo de incendios:** En caso de incendio, se debe utilizar agua en cantidades generosas, evitando que el agua contamine el medio ambiente.
- **Evitar la inhalación de polvo:** Se debe evitar la inhalación de polvo de nitrato de amonio, utilizando protección respiratoria si es necesario.
- **No fumar ni usar fuego:** Está prohibido fumar o usar fuego en las proximidades del nitrato de amonio.
- **Realizar inspecciones de seguridad:** Es importante realizar inspecciones de seguridad regularmente para identificar posibles riesgos.

Consideraciones adicionales:

- El nitrato de amonio puede ser un contaminante ambiental, por lo que es importante evitar su liberación al medio ambiente.
- La descomposición del nitrato de amonio puede generar gases tóxicos, por lo que es importante ventilar adecuadamente los espacios donde se maneja.



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



- En el caso del Fuel Oil; se deben mantener distancias de seguridad entre las áreas de almacenamiento y manejo de fuel oil y otras instalaciones o actividades.
- En las áreas de manejo de fuel oil se debe garantizar una adecuada ventilación para evitar la acumulación de vapores inflamables.
- La manipulación de fuel oil debe estar bajo supervisión constante para asegurar que se sigan los procedimientos de seguridad y que se detecten y corrijan rápidamente cualquier problema.
- En caso de duda, se recomienda consultar la ficha de datos de seguridad (FDS) del nitrato de amonio y del fuel oil; o ponerse en contacto con el fabricante

El contratista deberá estar inscripto en el RENAR y cumplimentar los requisitos para usuarios de explosivos dispuestos por este organismo. (Actualmente ANMAC).

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS EN Y POR RUTAS PROVINCIALES Y CAMINOS DE LA RED VIAL PROVINCIAL:

Del análisis del estudio, surge además que la proponente, ha realizado un pormenorizado detalle de “fuentes de alteración” de las variables ambientales tanto en la etapa de construcción como de funcionamiento del proyecto, con su consecuente evaluación de impactos, mediante el uso de matrices, siendo muy clara su exposición. Pudiendo observarse las siguientes tablas, donde analizaremos lo concerniente a caminos a cargo de ésta repartición como son la Ruta Provincial Nº 52, tránsito sobre la misma e intersecciones con Rutas Nacionales Nº 7 y Nº 149.

Tabla de análisis de “fuentes de alteración” en etapa de construcción del proyecto

Funcionamiento de obradores en frente de trabajo	Consumo de agua fresca superficial
Funcionamiento del campamento de obra	Consumo de agua fresca superficial
Transporte de materiales, equipos y personal en caminos de acceso e internos (movimiento de unidades en caminos no pavimentados)	Emisión de material particulado
	Emisión de gases de combustión
	Emisión de ruido
Transporte de materiales, equipos y personal en ruta externa entre la villa cabecera de la localidad de Uspallata y el camino de ingreso al PSJ (movimiento de unidades en caminos pavimentados y no pavimentados).	Incremento del tránsito vehicular
	Emisión de material particulado
	Emisión de gases de combustión

Tabla de análisis de “fuentes de alteración” en etapa de funcionamiento del proyecto

Transporte de materiales, insumos, equipos, concentrado y personal en camino de acceso, internos, auxiliares y de equipos mayores (movimiento de unidades en caminos no pavimentados)	Emisión de material particulado
	Emisión de gases de combustión
	Emisión de ruido
Transporte de materiales, insumos, concentrado y personal en ruta externa entre la villa cabecera de la localidad de Uspallata y el camino de ingreso al PSJ (movimiento de unidades en caminos pavimentados y no pavimentados).	Incremento del tránsito vehicular
	Emisión de material particulado
	Emisión de gases de combustión

Teniendo en cuenta lo expuesto por la proponente y la consultora GT, NO SE OBSERVA en el documento de EIA; un **ESTUDIO DE TRÁNSITO VEHICULAR**.

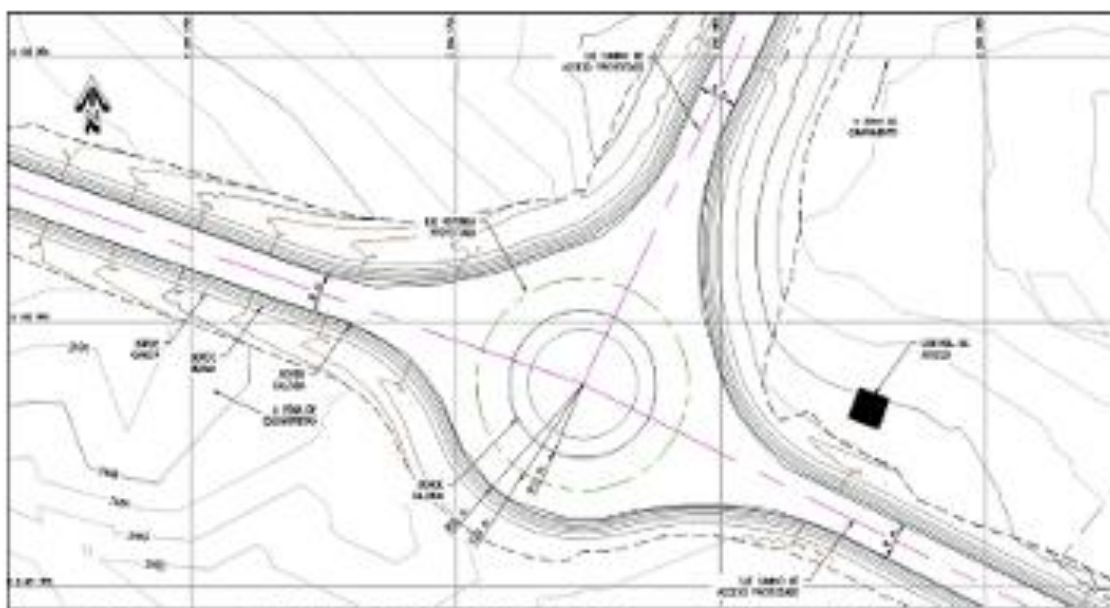
Por ello, se **SOLICITA A LA PROPONENTE LA REALIZACIÓN Y PRESENTACIÓN DE UN ESTUDIO DE TRÁNSITO VEHICULAR, SOBRE R.P. Nº 52.**

Dicho estudio deberá incluir estado de tránsito actual y futuro inducido con proyección a 20 años; cruces, zonas de giros etc. sobre la R.P. Nº 52 y específicamente sitios de intersección con las Rutas Nacionales citadas (RNNº7 y RNNº149), indicando el tipo de vehículos utilizados por la empresa tanto para el transporte de sustancias como de productos y otras maquinarias o insumos.

ruta provincial Nº 52:

Se ha podido observar en la presentación realizada por la empresa, que se pretende construir una rotonda al ingreso del emprendimiento, sobre R.N. N 149

Figura 27.73. Disposición en planta de la rotonda sobre el camino de acceso al PSJ



Fuente: Informe técnico 2201.20.01-12-160-02-ITE-001 - Ingeniería de Prefactibilidad Proyecto San Jorge, Andes Argentina, 2023.

Para mayor nivel de detalle ver Plano: PL_03_19_2201.20.01-12-000-00-P-005_ Plano General_ Dársena y Rotonda, disponible en Anexos.

Al respecto, este cuerpo técnico realizó dos (2) visitas a la Villa de Uspallata, para analizar específicamente los PUNTOS de intersección entre la Ruta Provincial Nº 52 y las Rutas Nacionales R.N. Nº 7 y R.N. Nº 149; en los mismos se observaron los siguientes hechos:

INTERSECCIÓN R.N. Nº 7 y R.N. Nº 149 CON R.P. Nº 52

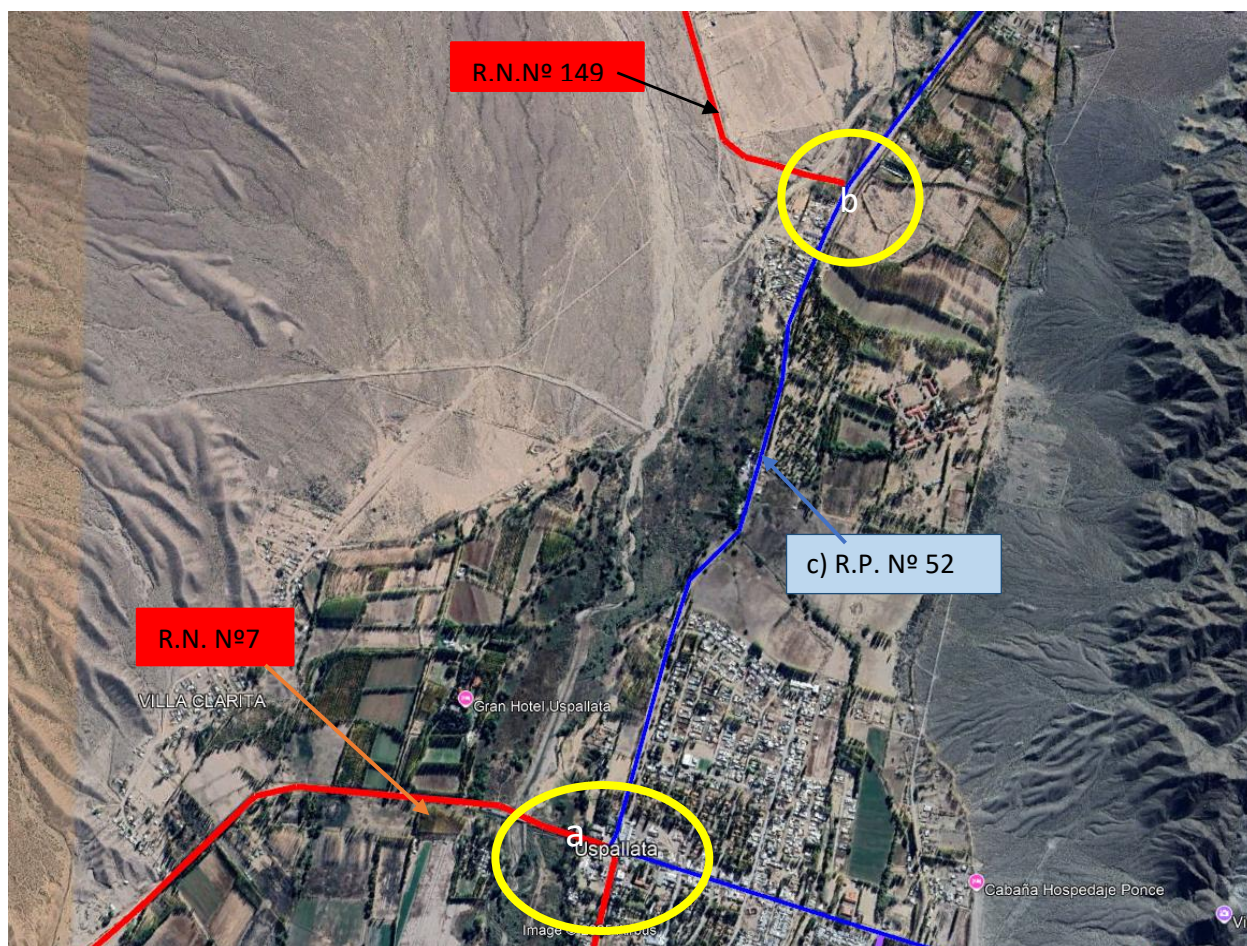


IMAGEN SATELITAL QUE MUESTRA LOS SITIOS DE INTERSECCIONES CITADOS.

a) INTERSECCIÓN RUTA NACIONAL Nº 7 Y RUTA PROVINCIAL Nº 52

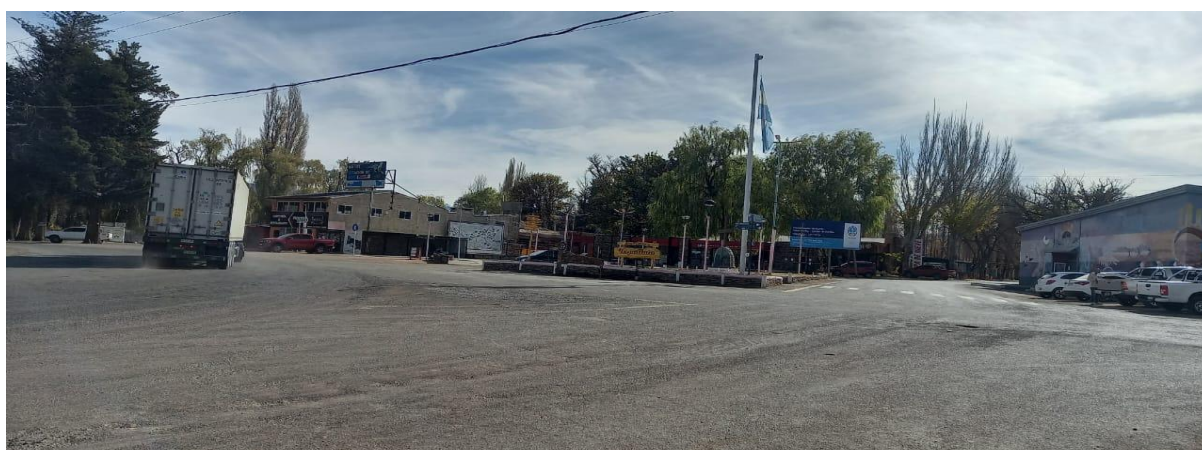
Al llegar a la Villa de Uspallata por Ruta nacional Nº 7 se accede a la misma mediante el uso de la Ruta Provincial Nº 52.

La empresa detalla en sus estudios que ésta será la vía de ingreso y salida de materiales y productos hacia y desde la Ruta Nacional Nº 7 en dirección al emprendimiento.



Imagen de la intersección de R.N. Nº 7 - R.P. Nº 52

En dicho sector se tomaron las siguientes fotografías que denotan lo “riesgoso” de dicho acceso en la actualidad





DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



Los ingresos, y salidas desde y hacia la R.P. Nº 52 se realizan sobre una curva existente en la R.N. Nº 7.

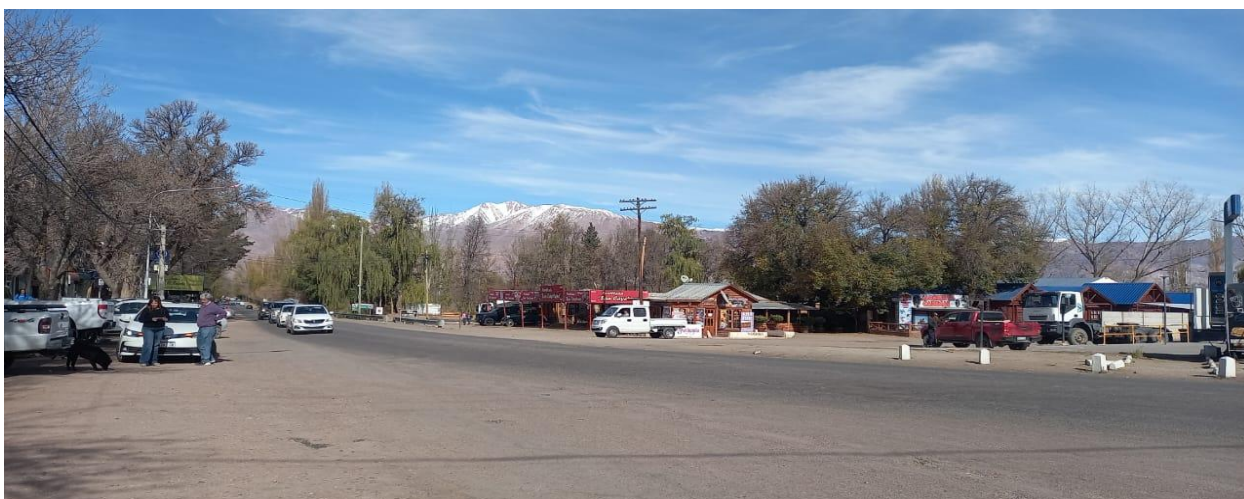




DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



MENDOZA





DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



Tal como puede observarse en las imágenes, el tránsito en la zona es cuantioso, sobre todo en días y horas en que se encuentra abierto el Túnel Internacional que conecta nuestro país con Chile, observando momentos de congestión vehicular en la zona.





b) INTERSECCIÓN RUTA NACIONAL Nº 149 Y RUTA PROVINCIAL Nº 52



Intersección Ruta Nacional Nº 149 y Ruta provincial Nº 52

Transitando hacia el norte por la R.P. Nº 52 se arriba a la intersección con Ruta Nacional Nº 149, en el sitio puede observarse que quien transita por cualquiera de las rutas citadas, debe realizar un giro de prácticamente 90º para acceder a la otra vía, y, si bien el lugar es amplio, no se cuenta con señalización ni horizontal, ni vertical en ningún sentido (ni líneas de frenado ni cartelería).





DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



MENDOZA

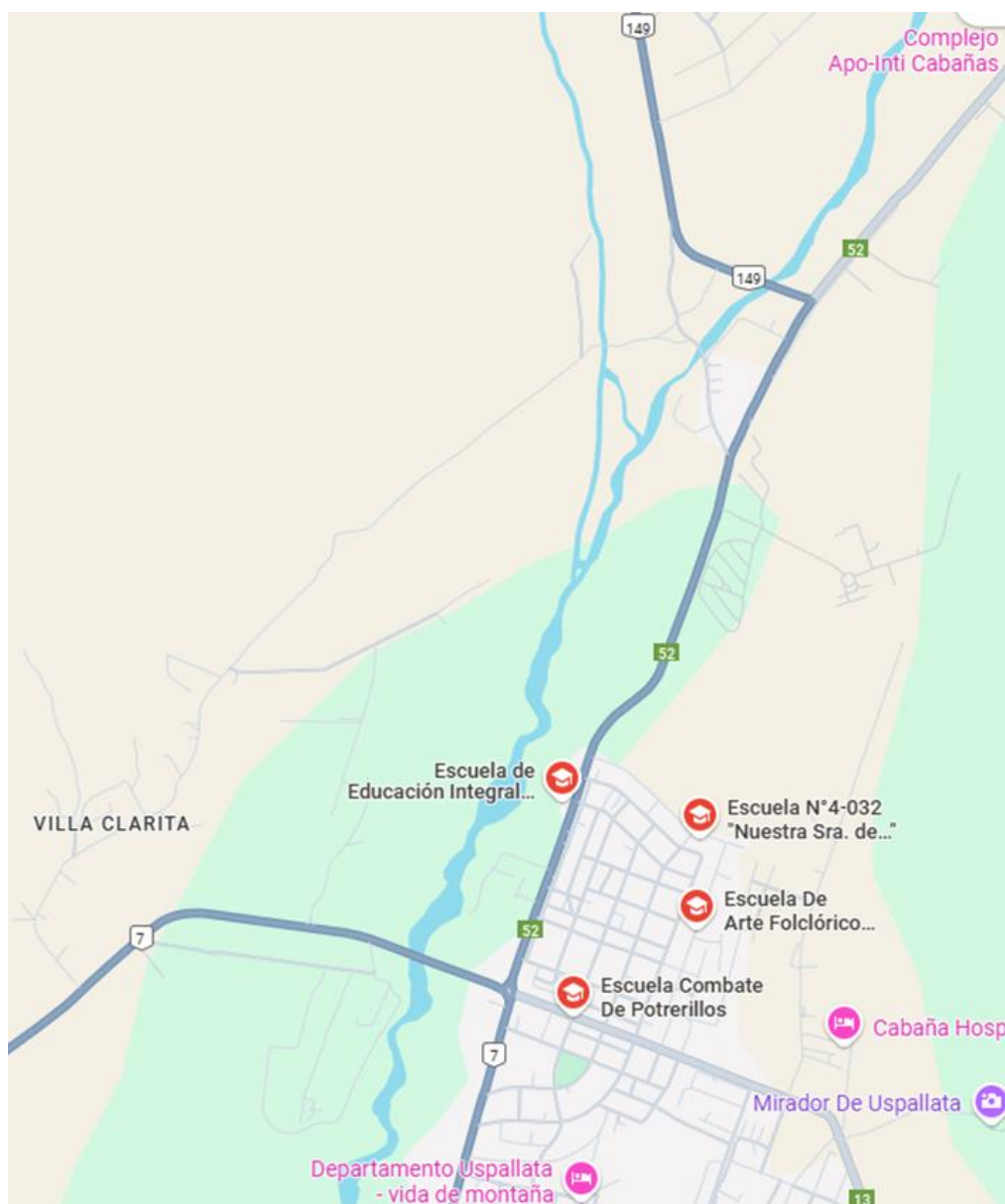


DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD

C) TRÁNSITO/ RECORRIDO por R.P. Nº 52:

La R.N.º 7 de la R.N.º 149, distan una de otra aprox. 3 km (tres), que encuentran su vinculación mediante la RUTA PROVINCIAL Nº 52.

En este sector, la ruta provincial, atraviesa el área urbana de la Villa de Uspallata, encontrando a su paso, escuelas, camping, barrios; el ingreso y salida del barrio y zona militar Grupo de Artillería de Montaña 8 y áreas rurales, turísticas como el viejo ingreso a “las Bóvedas” monumento histórico de relevancia turística.





DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



Escuela de Educación Integral N ° 2-720



Grupo de Artillería de Montaña 8
Barrio Militar



ÁREAS RURALES



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



INGRESO ACTUAL A LAS
BÓVEDAS

ANTIGUO INGRESO A LAS
BÓVEDAS



Puente sobre alcantarilla en
curva





La zona de la “curva” conocida por los locales como la “CURVA PASANDO LA JUANITA”, es un sitio angosto, con poca señalización y donde se presenta una curva y contra curva, zona en la que debe mejorarse la SEÑALIZACION, y demarcar como área de “TRANSITO VEHICULAR LENTO y CON PRECAUCIÓN”.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

1) Infraestructura vial existente:

- **Estado de los caminos:** Las Rutas existentes, tanto Nacionales (R.N. Nº 7 y R.N. Nº149) como PROVINCIALES (R.P. Nº 52), se encuentran en buen estado general, en cuanto a pavimento y mantenimiento; debiendo mejorarse en todos los casos la señalización tanto horizontal como vertical.
- **Capacidad de carga:** Se deberá realizar un estudio de tránsito actualizado donde se determine la capacidad de los caminos para soportar el tráfico pesado de vehículos de transporte de minerales a partir de la construcción y funcionamiento del o los emprendimientos mineros en la zona.
- **Ancho de los caminos:** Respecto al ancho de los caminos, al momento del presente informe los mismos resultan suficientes para el tráfico bidireccional.
- **Cartelería y señalización:** La cartelería y señalización en las rutas mencionadas debe ser mejorada y ampliada. Se deben colocar carteles específicos en la zona de escuela, cruces peatonales, ingreso a áreas turísticas recreativas, etc. que aseguren el tránsito vehicular a velocidades reducidas. También se deberán señalar los cruces e intersecciones entre las Rutas nacionales y la Ruta Provincial específica. La señalización horizontal, demarcación y líneas de frenado debe ser mejorada en todos los sentidos.
 - **Logística y transporte:**
- **Tipos de vehículos utilizados:** Se deberá identificar específicamente con la cartelería correspondiente los tipos de vehículos utilizados para el transporte de minerales, sustancias o materias primas, y en caso de tratarse de sustancias peligrosas en tránsito dar cumplimiento acabado a las normas en la materia.
 - **Impacto ambiental:**
- **Daño a la infraestructura vial:** Dado que no se observa un estudio de tránsito específico en el estudio de impacto ambiental presentado, se solicita a la proponente tenga a bien completar dicha información con un estudio específico de tránsito con proyección a 20 (veinte) años, - tiempo que se estima durará el proyecto- especificando el impacto ambiental de los vehículos de transporte sobre la infraestructura vial existente y proponiendo alternativas de traslado superadoras.



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

- **Mejoras en la infraestructura vial:** Sin perjuicio de lo que se disponga, se SUGIERE salvo mejor criterio se realicen mejoras en la infraestructura vial:

ALTERNATIVA 1:

DOTAR A LAS INTERSECCIONES DE SENDAS ROTONDAS (DOS ROTONDAS); una en la intersección de RUTA NACIONAL Nº 7 (R.N. Nº 7) y RUTA PROVINCIAL Nº 52 (R.P. Nº 52); (PUNTO a de la imagen de fs.7); y otra en la intersección de la RUTA NACIONAL Nº 149 (R.N. Nº 149) y la R.P. Nº 52 (Punto b de la imagen de fs.7); proyecto que deberá realizar la proponente, solicitando los lineamientos que dicta en la materia ésta D.P.V.; de características semejantes a la propuesta para el ingreso al emprendimiento (Fs. 6 del presente informe Ref. EIA PSJ- como ejemplo)

Adicionalmente se deberá dotar de señalización vertical y horizontal al tramo que se use de la R.P. Nº52, teniendo presente la realización de sendas peatonales elevada sobre todo en el sector donde se encuentra la escuela y cruces previos al ingreso a R.N. Nº7 Y R.N. Nº 149

ALTERNATIVA 2: analizar la posibilidad de una traza alternativa que una las Rutas nacionales citadas, sin ingreso a los centros poblados.

- **Optimización del transporte:** Sugerir soluciones para optimizar el transporte de minerales, como la implementación de sistemas de gestión del tráfico, el uso de vehículos más eficientes y la optimización de las rutas.
- **Medidas de mitigación del impacto ambiental:** Respecto a los impactos ambientales las medidas sugeridas previamente tienden a que se minimicen aquellos impactos que puedan ocasionarse sobre la infraestructura vial, y sobre todo aquella que atraviesa un área urbana tan importante como lo es la Villa de Uspallata, esto es la R.P.N. 52; por ello además de lo expresado previamente se recuerda que la proponente deberá respetar en todo momento la Legislación vigente sobre **PESOS Y DIMENSIONES** establecidas para el **TRANSPORTE DE CARGAS GENERALES con VEHÍCULOS CONVENCIONALES** contenidas en la **LEY 24449**, el Decreto 779/95, el Decreto 79/98 y/o normas específicas, cuyo cumplimiento permite la libre circulación por toda la Red Vial (tales normas son de aplicación tanto en la Red Vial Nacional como Provincial).

A los fines que corresponda se recuerda que los límites de pesos y dimensiones que permite la norma son:

- **Peso por eje:** Los pavimentos están diseñados o calculados para los pesos legales. Un aumento de un 20 % en el peso por eje, equivale a que un pavimento que debería durar 10 años dure solo 5.
- **Peso total:** Del peso total depende la duración de los puentes.
- **Dimensiones:** Las dimensiones están relacionadas con los anchos de camino, con las curvas, con los sobrepasos, con la altura libre de los puentes. Cuanto mayor es la dimensión queda menos margen de seguridad porque se está más cerca de los demás vehículos.

- Cumplir con todos los puntos de SEGURIDAD establecidos en la Ley de Tránsito 24449, y sus decretos reglamentarios

✓ En el ART 53 de la Ley de Tránsito 24.449 y en el Anexo R de su Dto Reglamentario 779/95 se fijan las dimensiones y pesos **máximos** y la relación potencia-peso **mínima** que rigen para el transporte de cargas.

Pesos	Potencia - Peso
✓ Peso Bruto Total Combinado (PBTC) Total del peso transmitido a la calzada por el vehículo (cargado o vacío) Peso del vehículo (tara: tractivo+arrastrado) + Carga	Relación entre la potencia del vehículo automotor y el PBTC Tracto-camión de 360 CV PBTC = 42 Ton ↓ Relación Potencia-Peso 360 CV / 42 ton 8,65 CV/ton
✓ Peso por eje: cada configuración de ejes soporta un peso máximo 6 ton 10,5 ton 18 ton 25,5 ton 6 + 10,5 + 25,5 = Máx PBTC 42 t El daño causado al pavimento depende del peso por eje, no del PBTC	Mayor Relación P-P: mejor circulación de vehículos pesados

DAR CUMPLIMIENTO a lo dispuesto por el nuevo Código de Minería de la Provincia de Mendoza, **CAPITULO III: GUÍAS DE TRASLADO DE MINERALES**, arts. 190 y s.s. con las correspondientes **GUIAS DE TRANSPORTE MINERO, QUE PODRÁN SER REQUERIDAS.**

Recordando que “Los titulares de derechos mineros estarán obligados a poner en conocimiento a la Autoridad Minera y a las autoridades competentes, de cualquier situación que comprenda un accidente que involucre a las personas y/o a las minas, o signifique un perjuicio para el ambiente, bajo apercibimiento de aplicación de las sanciones correspondientes a los artículos 203 y 204 de este Código.”¹

Responsabilidades ante infracciones: Resultarán solidariamente responsables del cumplimiento de las normas de pesos y dimensiones únicamente **los transportistas**. Esto significa que las multas, las tasas de resarcimiento y cualquier otro reclamo por parte del Estado o de particulares afectados deberá hacerlo el transportista.

Si un vehículo es detectado circulando con exceso de peso, independientemente de la Multa que pudiera corresponderle deberá descargar el exceso y abonar la tasa de resarcimiento que establece el Decreto 79/98 y la resolución 521 de junio de 1996 de la Dirección Provincial de Vialidad.

Además de ello, **TODOS** los vehículos que transporten áridos, deben circular **TAPADOS/ CERRADOS** con **LONA** o similar según el tenor literal de la norma, el **artículo 14 del Reglamento General de Circulación:**

¹ <https://www.mendoza.gov.ar/wp-content/uploads/sites/105/2024/10/Ley-n%C2%B0-9529-Codigo-de-Procedimiento-Minero-de-Mendoza.pdf>- Código de procedimientos Mineros de la Prov. de Mendoza



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD



Artículo 14: Disposición de la carga: La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

- Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.
- Comprometer la estabilidad del vehículo.
- Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.
- ***El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.***

A medida que se vayan ejecutando los trabajos podrán surgir modificaciones de la traza inicialmente propuesta, los que deberán analizarse con las áreas técnicas correspondientes de ésta DPV y la Dirección de Minería del Gobierno de Mendoza.

Siendo todo para informar le saludamos con atenta cordialidad.



Lic. Roxana Glerean
Esp. Ambiental
RCEIA Provincial Mat N°85



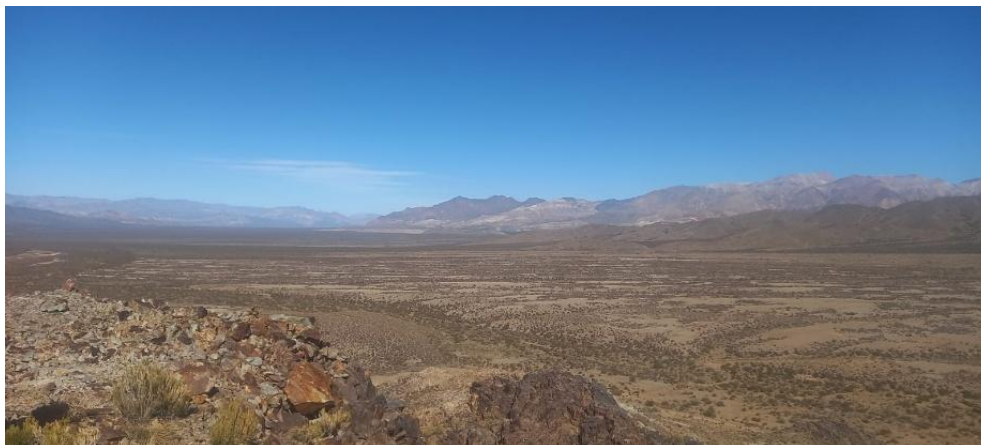
Ing. Juan N. Antonucci
Inspección de Obras
Obras por Contrato
DPV

Anexo fotográfico

Imágenes de visita de la D.P.V, D.N.V. y otros organismos de gobierno al sitio del proyecto

P.S.J. COBRE MENDOCINO





Arroyo El Tigre



Vistas desde el sitio donde se realizará la extracción propiamente dicha





Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Mendoza,

Referencia: DS DE DPV EX-2025-00278264- -GDEMZA-MINERIA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 24 pagina/s.