

---

# DICTAMEN TÉCNICO

---

## Manifestación General de Impacto Ambiental del proyecto: APROVECHAMIENTO HIDROELÉCTRICO EL BAQUEANO

ABRIL DE 2023

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

[www.func.uncu.edu.ar](http://www.func.uncu.edu.ar)  
  funcuyo

# ANALISIS MGIA

## CAPITULO 6

### OBSERVACIONES COMPLEMENTARIAS

"R4.01/08/2020 D. MONTICHELLI".



Sistema de gestión de calidad certificado  
según norma IRAM-ISO 9001:2015

## **CAPÍTULO 6 - ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES**

págs.2845-2875

En el punto 6 se desarrolla la identificación de interacciones entre acciones del proyecto y factores socio-ambientales. El análisis matricial se realiza en función de los 4 componentes:

- 6.1 COMPONENTE 1 - PRESA Y CENTRAL EL BAQUEANO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS
- 6.2 COMPONENTE 2 - LAT 220 KV
- 6.3 COMPONENTE 3 - RUTA INTERLAGOS
- 6.4 COMPONENTE 4 - LMT 33 KV

Una vez identificada las interacciones para la etapa de construcción y la etapa operativa del proyecto se pasa a evaluación impactos sobre factores socio-ambientales

### **7.3 MEDIO SOCIAL**

En este punto se analizan y expresan los impactos clasificándolos en positivos o negativos y considerando si los mismos son moderados, medios o altos, para cada componente. Los puntos desarrollados son:

7.3.1. Circulación y Movilidad Local

7.3.2 Circulación y Movilidad Regional

7.3.3 Salud y Seguridad Laboral

7.3.4 Salud Local

7.3.5 Seguridad patrimonial

7.3.6 Género

7.3.7 Tenencia y Ocupación de la Tierra y la Vivienda

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

### 7.3.8 Opinión Pública

### 7.3.9 Organización Social y Comunitaria

### 7.3.10 Actividad Ganadera

### 7.3.11 Actividad Turística

### 7.3.12 Economía Local

### 7.3.13 Economía Regional

### 7.3.14 Mercado de Trabajo

### 7.3.15 Mercado Inmobiliario

### 7.3.16 Paisaje

En la Matriz Resumen del COMPONENTE 1 - PRESA Y CENTRAL EL BAQUEANO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, en lo que hace al Medio Antrópico, los impactos se midieron en la etapa de construcción diferenciado de la etapa de operación, obteniéndose 2 (DOS) resultados negativos severos en la etapa de construcción referidos al Movimiento de Vehículos y Maquinaria por Accesos en el factor de Circulación y movilidad local y al Riesgo de Contingencia para el factor Salud y Seguridad Laboral.

Según el documento, “Las acciones específicas relacionadas con el movimiento y operación de vehículos y maquinarias tienen la ponderación de impactos más alta de este factor: en el caso del componente 1 la acción de “movimiento de vehículos y maquinarias por accesos” es un *impacto negativo alto*, ya que las obras implicarán la utilización de varios caminos rurales de la margen S del río Diamante, así como la utilización de la ruta 150 y de la ruta 101, que son de utilización de la población rural y de los usuarios turísticos.”

Por otra parte, a salud y seguridad de los trabajadores/as (afectaciones por ocurrencia de accidentes de tránsito, accidentes y enfermedades laborales, etc.), se verá posiblemente afectada por los distintos componentes en caso de Contingencias, el análisis de la MGIA decidió ser estricto en este punto, considerando el caso más grave que sería el de pérdida de vidas humanas por lo que se estimó como un *impacto negativo de alto* de muy limitada probabilidad de ocurrencia.

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza, Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

www.func.uncu.edu.ar  
  funcuyo

El mismo criterio se aplicó para la etapa de operación para el factor Salud y seguridad laboral para las Tareas de Operación, Control, Monitoreo y Mantenimiento del Sistema.

Desde una perspectiva positiva, en la matriz resumen se determinó 1 *impacto positivo alto*, en la etapa de Construcción, para el Mercado de Trabajo dado por el factor demanda de mano de obra, es decir, se supone una alta generación de empleo directo e indirecto.

En teoría, está claro que en la etapa de construcción de una obra pública existe una alta propensión a demandar mano de obra, pero si observamos la población de la zona afectada tanto en número como en género, dicho impacto será mayor a nivel regional que local. También, hay que considerar los impactos negativos de la etapa construcción, asociados con la actividad de obradores y campamentos, que demandará personal y servicios mientras está activo y posteriormente desafectará dicha demanda.

Si se espera un aumento del empleo indirecto, por el incremento en la demanda de bienes y servicios de parte de proveedores externos (cemento, acero, maquinarias, servicios profesionales, etc.) y por el otro, aumentos en empleos indirectos en hogares relacionados con trabajadores/proveedores del proyecto por el incremento en consumo, especialmente en la economía regional. En la economía local esto impactaría por la mayor demanda de ganado para consumo humano, y el posible empleo a posteriori en la actividad turística.

En la etapa de operación, se detecta un *impacto positivo alto*, dado en el Sector Turismo. Durante la operación del proyecto se identificaron impactos positivos para la actividad turística relacionados con las actividades de: presencia de presa, embalse e instalaciones, uso turístico y presencia y funcionamiento de la Ruta Interlagos; todas estas relacionadas con el desarrollo turístico que promoverá el proyecto en la región, dinamizando la circulación entre los distintos embalses, generando nuevos sitios escénicos, propiciando la aparición de nuevos servicios turísticos. Se trata de *impactos positivos moderados* en el caso de la presencia de la presa y embalse y uso turístico, y de un *impacto positivo alto* para el uso turístico en el caso de la presencia de la Ruta Interlagos. En este punto habría que considerar cómo se capacitará a la población local para este tipo de actividad dado que el nivel de instrucción es muy bajo.

En la Matriz Resumen del COMPONENTE 2 - LAT 220 KV, para la etapa de construcción, se observan *impactos positivos moderados* en general, salvo para impactos para la Circulación y Operación de Máquinas y Vehículos Pesados (transporte de materiales e insumos, instalación de estructuras de apoyo, tendido de línea y montaje electromecánico) que tiene *impactos negativos moderados* y para el caso de Salud Laboral un *impacto negativo alto* debido al riesgo de accidentes laborales.

Algo parecido ocurre en la etapa de operación del proyecto. Cabe destacar que este componente no tiene impactos positivos, con excepción de del impacto de la demanda de bienes y servicios que pueda tener sobre la economía local y regional, siendo el mismo moderado.

### **COMPONENTE 3 - RUTA INTERLAGOS**

Este componente, desde una perspectiva general, resultaría de gran impacto en la zona, no obstante, en el análisis matricial se vuelve a destacar en la etapa de construcción del proyecto un *impacto negativo alto*, debido al factor Circulación y Operación de Máquinas y Vehículos Pesados y su impacto en la circulación y movilidad local. Así como nuevamente para la Salud y Seguridad Laboral se vuelve a considerar un *impacto negativo alto* tanto en la etapa de construcción como en la de operación de la obra.

En dicha matriz se determina que existen dos impactos positivos altos, que se dan una vez que la obra esté terminada, en la etapa operativa, debido a los mejores accesos a sitios turísticos, al incremento y desarrollo de la actividad turística y la nueva infraestructura y mejores condiciones de la Circulación y Movilidad Local.

### **COMPONENTE 4 - LMT 33 KV**

En este componente nada llama la atención y se repite el criterio de considerar *impacto positivo alto* en Salud y Seguridad Laboral dada por contingencias en accidentes laborales tanto en la etapa de construcción como en la de operación de la obra.

En Síntesis, los impactos analizados en este documento, en forma desagregada, responden en líneas generales a los usos en la materia y están expuestos con claridad, aunque con algunas omisiones.

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

www.func.uncu.edu.ar  
  funcuyo

La clasificación –como es usual- entre impactos positivos y negativos, previendo programas en el PGAS para promover unos y minimizar los segundos, puede hacer perder de vista la visión de conjunto y su dinámica en el tiempo.

Si miramos el proyecto en su conjunto, desde una perspectiva territorial, podemos afirmar que la obra que tendrá mayor impacto es la ruta interlagos (COMPONENTE 3), ya que podría modificar la dinámica del territorio, produciendo impactos en la actual estructura de tenencia de la tierra, una transformación en los usos del suelo y en la frágil economía de la región (especialmente en margen derecha del río Diamante), y serán impactos que tendrán una permanencia en el tiempo, más allá del periodo de construcción. De hecho, dichos impactos ya son observables (tal como lo especifica la LBAS) y puede acelerarse aún antes del inicio de las obras.

A su vez, la demanda de trabajo de las obras (que se considera como un impacto positivo) puede influenciar también en el mediano y largo plazo sobre la actual dinámica productiva de la región.

Hay que considerar, como un dato de suma relevancia, que el propio municipio de San Rafael tiene planes de rediseñar la zonificación del área, lo que profundizará posiblemente tendencias ya existentes en el territorio. La obra –y como se dijo, en particular el camino interlagos- tiene una alta probabilidad de generar una distribución inequitativa de cargas y beneficios entre los actores relacionados con el proyecto.

Todo lo expuesto surge de información que está contenida en los documentos que se analizan. Por lo tanto, no se trata de huecos en la información, sino de dar al tema una mirada más abarcativa respecto de los impactos y de la forma de abordarlos.

Por lo tanto, se sugiere encarar el análisis de impacto en dos frentes:

1. Los impactos que derivan de las transformaciones territoriales que generará la obra en el mediano y largo plazo, en particular el camino interlagos, haciendo foco sobre los impactos sociales sobre los afectados o involucrados directos (puesteros, operadores de turismo, operadores inmobiliarios, etc.)
2. Los impactos que derivan de la obra en sí, y que pueden tener una evaluación común a cualquier obra de este tipo. A grandes rasgos, en este punto se encuentran la gestión de los aspectos bióticos, físicos, patrimoniales, y dentro de lo social, el mercado de trabajo.

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

www.func.uncu.edu.ar  
  funcuyo

Esta diferenciación es importante, porque el primer ítem no es resoluble a través de mecanismos clásicos de un PGAS, como un plan de comunicación y aún con instancias de participación para afrontar cuestiones puntuales (lo que se especifica en el capítulo siguiente).

Es por eso que, en algunos casos, el análisis de impactos parece insuficiente. A modo de ejemplo, citamos el punto 7.3.12 *Economía Local*: “La mayoría de los impactos identificados con la economía local (rural) son positivos y se concentran en la etapa de construcción. (...) Las actividades generarán impactos positivos por la posibilidad de puestos de trabajo directos o indirectos en el proyecto para los pobladores rurales, así como la posibilidad de venta de bienes y servicios asociados al funcionamiento de obradores, campamentos y a la circulación de personal y contratistas.”

Este tipo de análisis, que puede ser positivo en el corto plazo, no abarca un análisis del impacto de largo plazo, ni de la confluencia de otros factores de transformación territorial que podrían minimizar dicha positividad y, por el contrario, constituir impactos negativos considerando períodos más largos de tiempo.

Tampoco se aprecia una medición de dichos impactos, una puesta en valor de lo que dichos impactos en el corto plazo traerán a la población de la zona. En el ítem Mercado laboral, se menciona que “...Para la materialización de los cuatro componentes del proyecto se requerirán en la etapa constructiva: mano de obra, materiales, equipos, vehículos y la provisión de diversos servicios. En relación al empleo se estima la demanda entre 500 y 1000 puestos de trabajo. Es menester del proyecto evaluar cuales de estos servicios pueden abastecerse de manera local y regional, dentro del departamento de San Rafael.” El rango que se expone para la demanda de empleo es muy amplio y se contrapone con los datos de la población lugareña dispuesta para trabajar en la obra, sobre este punto habrá que profundizar más el análisis ya que puede haber un impacto en la zona debido a la necesidad de traer mano de obra de otros lugares con las consecuencias sobre las actividades locales.

Otro aspecto importante es el de la evaluación sobre la tenencia y ocupación de la tierra, cuyo impacto pareciera estar limitado a las intervenciones de la obra sobre el terreno, atribuyéndose el mismo solamente al periodo de obra. Por el contrario, lo que destacamos aquí es que el impacto socioeconómico más importante podría ser las

transformaciones sobre la dinámica socioeconómica y, en consecuencia, sobre la tenencia y ocupación futura de la tierra.

En el mismo sentido, en el ítem 7.3.9 Organización Social y Comunitaria, se insiste que “Los impactos sobre la organización social y comunitaria están relacionados con la etapa de construcción del proyecto”, indicando algunos impactos positivos moderados –con los que acordamos- pero no se evalúan los impactos de mediano y largo plazo.

# ANALISIS MGIA

## CAPITULO 7

### OBSERVACIONES COMPLEMENTARIAS

"R4.01/08/2020 D. MONTICHELLI".



Sistema de gestión de calidad certificado  
según norma IRAM-ISO 9001:2015

## **CAPÍTULO 7 - MEDIDAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y LINEAMIENTOS DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL**

Pags.2959-3082

El desarrollo del capítulo 7 de la MGIA –al igual que los anteriores- sigue lo esperable en la materia, aunque requerirá, en instancias posteriores, un desarrollo más acabado e identificar indicadores de gestión para lograr un buen seguimiento de su implementación por parte del comitente.

El capítulo de “Lineamientos” del PGAS dice expresamente que “Los lineamientos incluidos en el presente PGA abarcan la etapa constructiva y la etapa de funcionamiento del proyecto”, lo que, como dijimos, constituye una clasificación clásica de presentación de programas para un Plan de gestión.

Sin embargo, como fue mencionado en las observaciones al capítulo de “Impactos”, en este proyecto la apertura de un camino interlagos podría modificar sustancialmente la dinámica socioeconómica de la región y la tenencia de la tierra, entre otros impactos, con una alta probabilidad de generar una distribución inequitativa de cargas y beneficios entre distintos actores sociales, lo que requiere de un abordaje temprano, de un proceso participativo muy específico y la intervención de actores institucionales que exceden al comitente y al contratista de la obra.

Se especifica en el documento un Plan de Gestión Social del Territorio (PGST), cuyo objetivo es “abordar sistemáticamente la diversidad y complejidad de aspectos sociales vinculados a la implementación del Proyecto, asegurando que todos los planes, programas y medidas específicos diseñados en el marco del PGAS sean correctamente implementados”, asignándole las principales competencias en su ejecución al contratista en obra en dicha etapa y al comitente en la etapa de operación.

A modo de ejemplo, se diseña un Programa de Protección del Patrimonio Cultural Intangible, con un subítem “Fomentar el arraigo rural”. En el mismo se describe: “Es importante que el comitente aplique medidas concretas en pos de respetar, preservar y mejorar la producción criancera de los puestos afectados directamente por el proyecto, especialmente aquellas unidades productivas que reciban obras específicas dentro de

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

sus predios. Estas medidas ayudarían a minimizar los impactos negativos que tiene el proyecto sobre la producción rural, sobre la tenencia de la tierra (expropiación) y sobre la infraestructura rural que pudiera ser afectada, principalmente para la fase de construcción.”

Claramente se trata de una medida de mitigación de los impactos directos que pueda generar la obra, sin embargo, es insuficiente –tal como está planteada- en poder accionar con una visión de conjunto respecto de modificaciones estructurales en la dinámica productiva y en los cambios en los usos del suelo a mediano y largo plazo.

Si observamos el listado de medidas diseñadas en el PGAS, vemos que la Medida 11 (Gestión social) prevé “una o más reuniones con la comunidad para dar a conocer a la población local las características generales del Proyecto, los principales impactos ambientales y las medidas de mitigación y Plan de Gestión Social en el Territorio”. Si bien estas acciones constituyen el conjunto de procedimientos básicos en este tipo de proyectos, como así también las contenidas en la Medida 12 (Comunicación y participación), resultan tardías y poco efectivas para encarar los impactos estructurales y de mediano y largo plazo que podrían generar las obras, en particular el camino interlagos, con vistas a afrontar la posible distribución inequitativa de beneficios y cargas que provoque el proyecto, tal como fue mencionado precedentemente.

La Medida 27 (PARTICIPACIÓN EN LA GESTIÓN DEL EMBALSE Y CAMINO INTERLAGOS), expresa que “La nueva configuración con la presencia del embalse y mejora del acceso a través de la ruta interlagos provocará un incremento de la actividad turística con positivas consecuencias sobre la economía local y regional y potenciales alteraciones del mercado inmobiliario con un estimado incremento del valor de la tierra y modificación de la tenencia de la tierra, etc.”

Los impactos positivos mencionados se refieren al periodo de obra, en el cual habrá un mayor movimiento económico que dinamizará la demanda de productos zonales. Para el segundo impacto mencionado (alteraciones en el mercado inmobiliario) la misma medida sugiere: “procurar que las inversiones relacionadas con el desarrollo turístico estén enmarcadas dentro de un plan de ordenamiento y desarrollo acorde con el entorno socio ambiental del territorio”. Y agrega que “se encuentra en proceso de formulación el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial, donde se recomienda que

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

www.func.uncu.edu.ar  
  funcuyo

EL COMITENTE promueva y colabore en la discusión en torno a la zonificación específica del perillago y de la cuenca en general, más allá de los previsto para la planta urbana”.

Es decir, el mismo documento identifica –a nuestro parecer correctamente- una serie de alteraciones posibles sobre la dinámica socioeconómica de la región (algunas de ellas en curso), a través de una Línea de Base sólida y completa, e incluso, hay una serie de instrumentos de gestión listados en este documento que son pertinentes, pero que, sin embargo, tanto su oportunidad como los actores involucrados aparecen como insuficientes para afrontar los impactos de mediano y largo plazo sobre las poblaciones afectadas.

Es muy ilustrativo un detalle en la Medida 4 (GESTION DE IMPACTOS SOBRE EL PAISAJE), en el cual se lee para el camino interlagos “Implementación de áreas de descanso y/o miradores paisajísticos, pasos para fauna, pasa ganado, pasos peatonales, paradas y/o refugios para el transporte público de pasajeros”. Es decir, se piensa (estimamos que correctamente) en un camino que ha transformado completamente el actual paisaje de la zona y los usos del suelo: un paisaje más atractivo, con mayor circulación de personas (turistas), existencia de transporte público y, podemos asumir, un mayor número de fincas dedicadas al turismo y, en consecuencia, un menos número de unidades productivas.

Dicho escenario futuro, que tal como se expresa en la LBA ya está en proceso aún sin el impacto de la futura obra, requiere de una instancia de gestión participativa que permita encauzar las transformaciones que ya han comenzado y que la obra potenciará.

En consecuencia, y siguiendo esta línea argumental y lo expresado en el capítulo de Análisis de Impactos, se sugiere que el plan de Gestión, en su abordaje de los aspectos sociales, se estructure en dos bloques diferenciados, con los siguientes objetivos:

1. Primer bloque PREOBRA: Lograr consensos amplios para una transformación territorial de largo alcance, en particular con la población directamente afectada e involucrada en los procesos.
2. Segundo bloque OBRA Y OPERACIÓN: Evitar, mitigar o compensar los impactos negativos de las obras y potenciar los positivos.

Lógicamente, ambos bloques interactúan entre sí, y el segundo se alimenta de las definiciones que surgen del primero.

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

www.func.uncu.edu.ar  
  funcuyo

Para el primer bloque se sugiere:

- Focalizar en proceso participativo en cómo el camino interlagos rearticulará el territorio y, en consecuencia, el impacto sobre los actuales productores (especialmente en la margen sur). En esto está implicado también la tenencia de la tierra.
- Evaluar los cambios esperables en el uso del suelo, en la emergencia de nuevos actores o potenciación de actuales (por ej. turismo) y afectación de otros (por ej. productores). Ver posibles procesos de migración (desde y hacia la “nueva” zona).
- Fortalecimiento de las instancias de agrupación social (Asociación de puesteros: ver impacto en la economía ganadera por trabajo en la presa) para poder articular con ellos las medidas tendientes a afrontar el proceso de transformación socio-económica.

Se sugiere que el proceso participativo sea previo al inicio de las obras, prevea incluso herramientas de participación similares a las de un proceso de reasentamiento (si bien en este caso no hay desplazados forzosos por el embalse, estamos expresando que uno de los impactos posibles es un aumento de la migración de los actuales productores por cambios en los usos del suelo motivados por la existencia del futuro camino interlagos).

A su vez, consideramos que los responsables de dicho proceso exceden al comitente y contratista de obra, por lo que debería estar encabezado por:

- autoridades territoriales (municipio, provincia)
- EMESA (comitente)

E involucrar a actores clave del territorio con mayor afectación prevista o con mayor dinamismo producto de la reconfiguración territorial: productores, empresas de turismo, etc.

Luego, incorporar, cuando corresponda, al contratista de la obra, y delegar en el PGAS de las obras los aspectos puntuales del proceso, con mecanismos específicos de seguimiento, que deberían incluir también la participación de los afectados.

Los objetivos de esta fase serían:

- Identificación de cambios en la dinámica productiva y tenencia de la tierra.

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

[www.func.uncu.edu.ar](http://www.func.uncu.edu.ar)  
  funcuyo

- Fortalecimiento/reconversión de la población afectada (puesteros), según sus propias aspiraciones hacia el futuro.
- Diagnóstico ambiental participativo (arqueología/paleo, ANP, necesidades de formación para trabajadores).
- Definición de prioridades en la contratación de trabajo y proveedores locales (puesteros, 25 de Mayo y San Rafael).
- Diseño de detalle para la ejecución de PGAS para contratista y de indicadores de gestión.

Para el segundo bloque, el PGAS a cargo del contratista puede abarcar los programas mencionados en el documento bajo evaluación, con los correspondientes ajustes mencionados en este trabajo.

Subrayamos que, en el periodo de obra, el diseño de la circulación vehicular tiene una importancia de magnitud, lo mismo que los planes de capacitación para lograr mayor empleabilidad de parte de trabajadores locales, lo que a su vez deberá contemplar el impacto de desocupación post-obra.

Respecto de la circulación vehicular, se sugiere fortalecer la Medida 19 (CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE CAMIONES Y EQUIPOS) ampliando sus alcances a los caminos de acceso a 25 de Mayo y San Rafael.

Respecto de la demanda de mano de obra, se sugiere:

- Generar información sobre mano de obra local para conocer si existen perfiles adecuados para los trabajos.
- Priorización y capacitación temprana a los puesteros y habitantes de la villa 25 de Mayo, identificando magnitud de oferta y en la capacitación las posibilidades de inserción post-obra.
- Ver el impacto sobre la estructura de trabajo en los puestos.
- Atender la igualdad de oportunidades de ingreso para mujeres.

Las observaciones para el PGAS que denominamos como “segundo bloque”, para las etapas de obras y operación deben leerse como adicionales a las medidas listadas en el documento que comentamos, dado que las medidas diseñadas son, en general, correctas y esperables para una obra de esta envergadura.

**MEDIDA 20 – GESTIÓN DE MANO DE OBRA, SALUD Y SEGURIDAD LABORAL Pág.2983**

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

www.func.uncu.edu.ar  
  funcuyo

Esta medida requiere de un actuar preventivo y correctivo y tiene como objetivo -entre otros- alcanzar el máximo porcentaje posible de mano de obra contratada residente en las localidades del AISD y la provincia, y garantizar mecanismos equitativos y transparentes en la contratación de personal. Para lograrlo se plantea con buen criterio los siguientes planes y programas:

- Programa de Seguridad e Higiene Laboral
- Código de Conducta
- Plan de Contratación de Mano de Obra Local
- Programa de Afluencia de Trabajadores
- Programa de Contratación de Servicios y Desarrollo de Proveedores locales
- Programa de Acción de Género

Programa de Seguridad e Higiene Laboral. Este programa tiene relevancia ya que es la temática que peor calificación ha recibido en el análisis de impacto, por ende, realizar una adecuada gestión de la salud y la seguridad laboral durante la obra se convierte en algo prioritario para el proyecto.

La propuesta expresada es la adecuada. Este trabajo se ve bien complementado con el Código de Conducta vinculante para todos sus empleados directos e indirectos (contratistas y subcontratistas) sin distinción de nivel jerárquico, e inclusive abarcando clientes, proveedores, que deberán adherir a dicho código de conducta.

Programa de Contratación de Mano de Obra Local. El programa pone el acento en la reducción de la afluencia de trabajadores a través de la contratación de mano de obra local dentro de las posibilidades de especialización, en todo momento que esto sea posible. Así como también en la perspectiva de género, apelando a considerar la población femenina local dispuesta a trabajar. Las medidas propuestas son razonables, si bien podrían completarse incluyendo la reinserción de la mano de obra que se utiliza en la actividad de obradores y campamentos en la primera etapa del proyecto y que queda desafectada una vez se desarma la actividad. Así como también, la adecuación de la población a la demanda prevista.

Antes del inicio de las obras la contratista deberá elevar al comitente una estimación de afluencia de personal de acuerdo con el cronograma de ejecución de obras, y los respectivos perfiles demandados. Disponer de información anticipada sobre la necesidad de personal que el contratista requiere para cada componente, permitirá

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar

[www.func.uncu.edu.ar](http://www.func.uncu.edu.ar)  
  funcuyo

mejorar la capacitación de la mano de obra local que facilita cumplir el objetivo de priorizar la población del AIDS.

Esto está amalgamado con Programa de Afluencia de Trabajadores (PAT), la afluencia de trabajadores contratados puede dar lugar a afectaciones sobre la población que habita en el área de influencia del Proyecto; así como también con el Programa de contratación servicios y desarrollo de proveedores locales. El comitente y la contratista, durante la ejecución de la obra, deberán promover el uso de bienes y servicios del mercado local y maximizar la contratación de servicios de las localidades vecinas y de la provincia.

Programa de Acción de Género. El Programa tiene como objetivo evitar y prevenir posibles impactos en la vulneración de los derechos de mujeres, niños, niñas y adolescentes presentes en el Área de Afectación del Proyecto y asegurar que el personal que trabaje para el Comitente y Contratistas cumplan con las políticas y Código de Conducta del Proyecto.

Cabe mencionar, si bien no está en este módulo, el Programa de Compensaciones Asociadas a la Afectación de la Ganadería, que tiene por objetivos presentar los lineamientos para evitar y/o compensar a la población rural residente en el área de afectación de posibles pérdidas vinculadas a la actividad ganadera (sea animales o infraestructura asociada), este programa es relevante especialmente en el margen sur del río Diamante.

En este punto, los programas son adecuados y razonables, solo se sugiere algún análisis de prospectiva para una variable económica tan relevante como la demanda de mano de obra.

Edificio Rectorado FUNC 1º piso, Centro Universitario.  
Mendoza. Argentina. M5502JMA.  
+54 261 449 4087.  
info-func@uncu.edu.ar