



Mendoza, 4 de Mayo 2023

Unidad de Evaluaciones Ambientales

Arq. Soledad Barros

D.I. Claudia Carnero

Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial

Gobierno de Mendoza

Ref: Dictamen Sectorial acerca de la Actualización de la Manifestación General de Impacto Ambiental (MGIA) correspondiente al Proyecto “Metrotranvía de Mendoza – Etapas III y IV”

Tengo el agrado de dirigirme a Usted con la finalidad de elevarle el solicitado Dictamen Sectorial de la Manifestación General de Impacto Ambiental, correspondiente al EX-2022-08855843- -GDEMZA-SAYOT, referido al proyecto denominado “Metrotranvía de Mendoza - ETAPA III (“Parador Pellegrini – Parador Pueyrredón”) y IV (Parador “Estación Panquehua – Aeropuerto Gobernador Francisco Gabrielli)”, cuyo proponente es Sociedad de Transporte de Mendoza SAUPE que está encuadrado en el marco del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que establece la Ley Provincial No 5961 y su Decreto Reglamentario No 2109/94.

UNICIPIO como Consejo de Coordinación de Políticas Públicas para el Área Metropolitana de Mendoza, ve con muy buenos ojos la extensión de la red de metrotranvía hacia el municipio de Luján de Cuyo, pasando por Godoy Cruz y hacia el municipio de Las Heras, hasta el Aeropuerto Gdor. Francisco Gabrielli.

Para UNICIPIO, como ente en ejercicio de la gobernanza metropolitana, es importante tener en cuenta factores planteados por la ciudadanía y otras instituciones que colaboran con el ente en los procesos de planificación conjunta. Ya que UNICIPIO es el ejecutor de la Red de

Ciclovías más grande del interior del país, de alrededor de 100 km, la institución recibe de diferentes ámbitos opiniones, sugerencias y/o reclamos de diversa índole.

Las principales observaciones y sugerencias que hacemos desde UNICIPIO son:

1) Vagones con capacidad para transportar pasajeros con sus respectivas bicicletas.

Por lo menos 10 lugares por dupla:

Argumentación: El metrotranvía es un medio especialmente apropiado para acrecentar y promocionar la intermodalidad en el transporte de los ciudadanos dentro del área metropolitana. Si la cantidad de kilómetros de servicio de metrotranvía aumenta, sería muy importante poder habilitar una parte de los vagones para que el ciudadano suba con su bicicleta para realizar los trayectos más largos y continuar en dos ruedas una vez llegado a la estación de destino. De tal manera, el ciudadano hace los trayectos cortos en bicicleta (2 o 3 km) y los trayectos largos en metrotranvía (10 o más km).

Este cambio, no es un cambio menor: posibilita el tan deseado **cambio de paradigma de la modalidad de transporte**. Una vez ejecutado, el mismo reconvertiría a gran velocidad y por completo la matriz de transporte en la ciudad, aumentando en gran medida el transporte sustentable, minimizando la circulación de vehículos a combustión fósil y los gases de efecto invernadero.

Se aconseja que si esta medida no se puede tomar inmediatamente por cuestiones de capacidad en las horas pico, se comience a implementar en períodos de menor densidad de pasajeros.

2) Estacionamientos para bicicletas (si es posible vigilado) en cada estación de la nueva red.

Argumentación: Según la tendencia de los últimos cinco años, los ciudadanos del área metropolitana que usan la bicicleta para transportarse se han multiplicado por ocho. Este tipo de movilidad se acrecentará aún más cuando se ponga en marcha el programa biciTRAN impulsado por la Secretaría de Servicios Públicos del Gobierno de Mendoza para alquilar

bicicletas. El mismo consta en una primera etapa de 750 bicicletas que irán poniéndose a disposición en los próximos meses. Es muy importante generar las condiciones para que puedan estacionarse las bicicletas de manera segura y permitir la intermodalidad.

3) Espacios paralelos a las vías del metrotranvía para futuras ciclovías y paseos peatonales:

Argumentación: El trazado del metrotranvía es generalmente una lonja ancha del territorio que une los municipios metropolitanos de manera rápida y lógica. Sería de gran relevancia que aprovechando la intervención en las zonas aledañas a las vías del metrotranvía, se genere siempre que se pueda, una ciclovía de doble mano. Para esto se aconseja utilizar las disposiciones de construcción de ciclovías, del proyecto de UNICIPIO “Ampliación de la Red Ciclovitaria del AMM”, DAMI II / BID, respecto a dimensiones, cartelería y elementos de seguridad como iluminación, pintura, elementos segmentadores, etc. El mismo cuenta con estándares internacionales de seguridad.

También sería muy importante, crear en paralelo a las ciclovías, un espacio de un color distinto (por ej. azul) para que los peatones puedan transitar por la zona realizando caminatas largas. Eso aumentaría el índice de caminabilidad del área metropolitana y aumentaría la seguridad en las zonas del recorrido, ya que se convertirían en zonas transitadas, iluminadas e intervenidas por la ciudadanía.

4) Stands de mantenimiento para el ciclista:

Argumentación: El transporte en bicicleta combinado con el metrotranvía requiere de una infraestructura comercial todavía inexistente, que debería promocionarse de la mano de agentes privados. Sería de vital importancia considerar la materialización de “stands” que sirvan a la colocación de pequeños comercios, sobre todo de servicios a la bicicleta como negocios de reparación y de servicios al ciclista como venta de luces, cascos, timbres, etc. Los mismos podrían ofrecer a la vez guarderías temporarias.

5) Espacios verdes lineales:

Argumentación: La separación o segmentación que genera una vía férrea debería tomarse como oportunidad en el diseño de la metrópolis. Por lo tanto el trazado del metrotranvía se vería optimizado, si en lugar de presentarse como un lugar desperdiciado y baldío, el recorrido del Metrotranvía fuera acompañado por **infraestructura verde**, forestales, plantas arbustas bajas, enredaderas en las paredes lindantes y zonas de esparcimiento, descanso y parques fitness y salud. Eso aumentaría el índice verde del área metropolitana.

6) Conectividad Este – Oeste. Tren de las Arenas

Argumentación: Al extenderse la red del metrotranvía de Norte a Sur, el eje Este –Oeste de la ciudad queda definitivamente desequilibrado en su movilidad estructural. Nuestra metrópolis ya carece en sí de ejes solventes de movilidad en dirección Este – Oeste.

En la próxima etapa, deberían estudiarse posibilidades que promuevan una red de metrotranvía que una el Cordón Verde con el Pedemonte. Este tramo de metrotranvía, podría unirse con la ya existente vía férrea que sigue hacia el Norte hasta llegar a Lavalle, dándole lugar al atractivo turístico Tren de las Arenas. El mismo promovería el turismo rural en tres municipios del área metropolitana: Guaymallén, Las Heras y Lavalle.

Conclusiones finales:

Por todo lo expuesto, se considera dar nuestra **No Objeción** al proyecto aquí analizado, indicando la necesidad de que se atiendan las sugerencias presentadas en este informe.

Saludos cordiales,

Graciela Marty

Coordinadora de Unicipio

SAyOT



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe Importado

Número:

Mendoza,

Referencia: Sectorial Metrotranvía Etapa III y IV

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.