

Mendoza, 28 de abril de 2023.

DICTAMEN SECTORIAL: “MGIA METROTRANVÍA URBANO DE MENDOZA ETAPAS III y IV”.

1. ENCUADRE

La Unidad de Evaluaciones Ambientales solicita a esta Agencia Provincial de Ordenamiento Territorial la confección de un Dictamen Sectorial de la MGIA del proyecto denominado “**METROTRANVÍA URBANO DE MENDOZA ETAPA III y ETAPA IV**” que se materializará en los departamentos de Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Las Heras y ha sido propuesta por la Sociedad de Transporte de Mendoza (SAUPE).

Este procedimiento administrativo se tramita por EX-2022-08855843-GDEMZA-SAYOT, la Resolución de Inicio de PEIA es la N° 106/23 y el Dictamen Técnico lo elaboró la Universidad Nacional de Cuyo.

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Con este proyecto se rehabilitará la vía del antiguo corredor ferroviario existente, en su totalidad la obra comprende siete etapas, de las cuales algunas ya están construidas, otras están previstas a futuro y dos de ellas son motivo de este estudio:

- La I ya está construida, inicia en la Estación Gutiérrez del departamento de Maipú y termina en el Parador Las Heras del departamento Ciudad de Mendoza.
- La II también está construida, inicia en el Parador Las Heras del departamento Ciudad de Mendoza; hasta el Parador Avellaneda del departamento de Las Heras.
- Las etapas III y IV son las que se proponen ahora.
- La V próxima a construir, inicia en la Estación Gutiérrez y termina en la plaza del departamento de Maipú.
- La VI también a construir, comprendida entre la Estación Benegas de Godoy Cruz y la Estación Paso de los Andes de Chacras de Coria.

Los objetivos que se persiguen, según lo manifestado por el Proponente son:

- Mejorar el sistema de transporte público del Gran Mendoza, mediante la implementación de unidades de transporte de alta tecnología y bajo impacto ambiental que no dependa de combustible fósil
- Lograr coordinación física y de frecuencias con otros medios de transporte (ómnibus, bicicletas, automóvil)
- Ofrecer una alternativa válida al automovilista, lo que permitirá regular el uso irrestricto del automóvil particular

A continuación, se presenta el plano con todas las etapas del proyecto:

2. Descripción del Proyecto en estudio

En esta oportunidad se evalúan las **Etapas III y IV** que poseen tareas generales, comunes a ambas y acciones específicas para cada una de ellas. La zona de vía comprende un ancho variable desde los 15 m a los 30 m.

El Tramo III es el comprendido entre el parador Pellegrini (de la Etapa I a 350 metros de la intersección con calle Beltrán) y el Parador Pueyrredón del Departamento de Luján de Cuyo, pasa por la Estación Benegas del departamento de Godoy Cruz, con un trazado cercano a 10.400 metros de extensión, en vía doble, con una trocha de 1435 mm.

El IV es el comprendido entre el límite sur del predio de la antigua Estación “Panquehua” del Departamento de Las Heras hasta la vinculación con el Aeropuerto Francisco Gabrielli, con una extensión de 5.800 metros. Poseerá doble vía de trocha de 1.435mm para el MTM y hasta Estación Benegas acompañará una tercera vía de trocha de 1.676 mm para el tren de cargas de Belgrano Cargas y Logística.

En ambas etapas, las tareas a realizar pueden agruparse en tres grandes rubros:

- Rubro A: Obras Civiles y Metrotranviarias
- Rubro B: Tendido del Hilo de Contacto (catenarias), Subestaciones de Alimentación Eléctrica y Línea de Media Tensión (13,2 Kw)
- Rubro C: Comunicaciones, Semaforización, Señalamiento y Telecontrol.

Según lo expresado en la MGIA: se reconstruirán los pasos tratando de mantener las cotas de rasante de las calles transversales; se limpiarán y adecuarán anchos de alcantarillas; se adecuarán los estribos de los puentes existentes sobre los canales. Se instalarán los elementos de seguridad e instalaciones complementarias para la precaución vial; se construirán los nuevos paradores y remodelarán las antiguas estaciones; también se levantarán todas las instalaciones que interfieran la traza, y se construirá una ciclovia.

La ejecución de esta obra comprende además expropiaciones a realizar en la zona de Godoy Cruz y relocalizaciones de Calle Maza y Estación Espejo (Las Heras) que son familias ferroviarias que trabajaban y vivían en esos lugares de trabajo y al cerrar el ferrocarril quedaron allí como ocupando la vivienda. No incluye las expropiaciones para usurpadores o intrusos. Las que corresponden a intrusiones y ocupaciones serán parte de un programa de relevamiento y relocalización por parte de la provincia de Mendoza a través del IPV.

En el caso del departamento de Godoy Cruz, se trata de terrenos privados que deben retrotraerse al espacio de la línea municipal. En otros casos se trata de privados que deben ser expropiados para distintos fines del proyecto (apertura de calles).

Para el departamento de Las Heras se menciona también la necesidad de reubicar asentamientos y realización de expropiaciones. Se observa que, para la relocalización del

asentamiento Güemes se menciona que el proceso está iniciado y se propone la construcción de un barrio del IPV situado en el Algarrobal.

Se menciona la relocalización del asentamiento Todos Unidos a un sector con 120 viviendas pero no se menciona si esas viviendas ya están construidas o se harán a futuro

Y también se hace mención a la relocalización del asentamiento Estación Espejo, para el cual aún no se ha definido el sitio de destino.

Para la ejecución del proyecto, previo al inicio, se deberá contar con esa definición y con todos los permisos y habilitaciones correspondientes para avanzar con estas acciones.

En relación a este tema se observa que no se ha contemplado ninguna medida específica relacionada con las comunidades a relocalizar y privados a expropiar. Por lo que se deberá realizar un estudio de aceptabilidad social del proyecto que incluya a la población directamente afectada por expropiación y relocalización.

3. Vinculación del proyecto con el PPOT

El Plan de Ordenamiento Territorial de nuestra provincia aprobado en 2017 por Ley N 8999 aspira a formular políticas integradas en forma coordinada tendientes a mejorar, entre otras cosas la conectividad y la accesibilidad a los servicios y las comunicaciones. (*Capítulo 3: Modelos Territoriales, 3.2. Modelo Territorial Tendencial*).

En tal sentido, este proyecto se encuadran con el Objetivo 5 del Plan que apunta a:

“Integrar el territorio provincial en el contexto nacional e internacional creando y/o refuncionalizando redes viales, ferroviarias y de comunicación, que permitan la conexión y la accesibilidad intra e interregional”.

Y con el Subprograma de Accesibilidad y Movilidad Sostenible (Sub P5 A) que pretende:

“...consolidar la red vial y ferroviaria mejorando los tramos de red deteriorados y construyendo aquellos aún inexistentes y obras nuevas para lograr la integración territorial de la provincia...”.

No obstante, y en forma complementaria a las mejoras que esta intervención traerá aparejadas, se considera importante que los impulsores del proyecto prevean una coordinación interinstitucional para abordar integralmente las problemáticas territoriales de carácter estructural que se presentan en el área de intervención como es el acceso a un hábitat adecuado de las personas que serán relocalizadas.

Para ello deberán considerarse acciones enmarcadas en el PPOT, Objetivo 3 y lo contemplado en su correspondiente Programa de *“Gestión Integrada del Hábitat”*.

4. Recomendaciones

- Verificar con profesionales de los Departamentos de Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Las Heras la conectividad en función del avance de los Planes Municipales de Ordenamiento Territorial (PMOT) a fin de definir la prioridad de reparación de los Pasos a Nivel existentes y/o la ejecución de nuevos.
- Previo al inicio del proyecto, se deberán definir los sitios de relocalización de asentamientos y procesos de expropiación planteados, asegurándose los sitios de ubicación y la factibilidad de servicios públicos. Asimismo, se deberá gestionar con los involucrados la aceptabilidad social del proyecto.
- Planificar y priorizar acciones entre los Municipios e IPV principalmente, conjuntamente con otros Organismos del Estado según necesidades a relevar o relevadas por los Municipios para el logro del acceso a un hábitat adecuado de la población asentada en los tramos de la traza a intervenir. Todo ello enmarcado en el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial, *Programa 3 de Gestión Integrada del Hábitat, Subprograma 3B: Áreas Prioritarias de Intervención Socio territorial, Proyecto 2: Intervención integrada en áreas con deterioro ambiental y/o riesgos*
- Evaluar con la Dirección de Recursos Renovables de la Provincia de Mendoza la cantidad y tipo de ejemplares a erradicar, tratando de conservar la mayor cantidad.

5. CONCLUSION

Esta APOT estima oportuno materializar las etapas II y IV del Metrotravía Urbano por considerar que con esta intervención a realizar en las vías del antiguo corredor ferroviario existente se consolidará la conectividad del territorio y se favorecerá la accesibilidad y movilidad de los habitantes, así como la transitabilidad de peatones, bicicletas y vehículos.

No obstante, se deberá dar cumplimiento a cada una de las recomendaciones establecidas en el presente dictamen sectorial, en el dictamen técnico y en los demás dictámenes solicitados por la Autoridad de Aplicación.

Arq. M. Carolina Pérez
Equipo Técnico APOT
SAyOT – Gobierno de Mendoza



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Nota

Número:

Mendoza,

Referencia: Dictamen Sectorial APOT de MGIA Metro tranvía Urbano Mendoza Etapas III y IV

A: Soledad Barros (SAYOT),

Con Copia A: Claudia Carnero (SAYOT),

De mi mayor consideración:

Observaciones:

Sin otro particular saluda atte.