



**MEJORA DE LA CONECTIVIDAD CHACO – CORRIENTES: NUEVO PUENTE
SOBRE EL RÍO PARANÁ**

INFORME DE INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN

AGOSTO 2023



Índice

1. Introducción.....	3
2. Objetivos del proceso de consulta pública.....	3
3. Etapas de la consulta pública.....	3
4. Características generales del proyecto.....	4
5. Espacio de consulta participativa y plan de participación de las partes interesadas.....	4
5.1. Convocatoria al proceso de consulta pública.....	5
5.2. Publicación en el sitio web de Vialidad Nacional.....	5
5.3. Mapeo de actores.....	9
5.4. Invitaciones y enlace de inscripción.....	9
5.5. Asistencia a los eventos de consulta pública.....	9
5.6. Resumen de la participación en los eventos.....	10
5.7. Espacio Participativo celebrado en la ciudad de Corrientes. Intervención de las partes interesadas.....	11
5.7.1. Respuesta a consultas.....	22
5.8. Espacio Participativo celebrado en la ciudad de Chaco. Intervención de las partes interesadas.....	24
5.8.1. Respuesta a consultas.....	36
5.9. Cierre de los encuentros.....	39
6. Conclusiones de las consultas públicas.....	39
7. Anexo 1. Mapeo de actores sociales.....	42
8. Anexo 2. Listado de medios donde se publicó la convocatoria.....	45
9. Anexo 3. Listado final de inscriptos.....	46
10. Anexo 4. Presentación de los Equipos Técnicos del Proyecto y Ambientales.....	59

1. Introducción

Este informe presenta los resultados del proceso de consulta pública significativa para el Programa Mejora de la Conectividad Chaco – Corrientes: Nuevo Puente sobre el Río Paraná – Primera Operación Individual.

Las consultas públicas significativas fueron realizadas en el marco de lo dispuesto por la Norma de Desempeño Ambiental y Social 10: Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información del BID. Esta norma establece que las operaciones de categoría de impactos socioambiental “A” deben llevar un adelante un proceso de consulta pública con las partes interesadas del proyecto, preferentemente durante la preparación y revisión de los documentos ambientales y sociales y cuando sea necesario a lo largo del ciclo de vida del Programa.

En este contexto, se realizaron dos eventos de consulta pública, el día 16 de agosto en la ciudad de Corrientes (Corrientes) y el día 17 de agosto en la ciudad de Resistencia (Chaco).

Si bien el proceso de participación con las partes interesadas se mantendrá durante todo el ciclo de vida del Programa, este Informe reúne la información correspondiente a la realización de los dos eventos de consulta realizados a la fecha. De esta manera, se presenta de forma sistemática y organizada, la medida y el grado de participación alcanzado.

2. Objetivos del proceso de consulta pública

El proceso de Consulta Pública Significativa tuvo como objetivo principal informar a las partes interesadas sobre los impactos (negativos y positivos) socioambientales, las medidas de mitigación previstas y el mecanismo para presentar quejas y reclamos del Programa. Así como, obtener las opiniones de los consultados para ser considerados en el diseño del proyecto.

La información comunicada incluyó un espacio para que todas las partes interesadas, fundamentalmente las afectadas, puedan expresar sus opiniones, preocupaciones y compartir oportunidades de mejora en los temas socio ambientales del Programa.

3. Etapas de la consulta pública

De acuerdo con el Plan de Participación de Partes Interesadas, el proceso de consulta pública para el Programa cuenta con la realización de las consultas públicas como una de las etapas principales.

Este proceso se inició con la identificación de las partes interesadas, mediante un mapeo incluido en el Estudio de Impacto Ambiental y Social en 2018, y actualizado en 2023. Para su identificación se clasificaron en grupos de acuerdo con sus características y funciones siendo estos mayoritariamente organismos gubernamentales (tanto nacionales, como provinciales y locales),

instituciones educativas, asociaciones productivas y cámaras empresariales, sindicatos y organizaciones de la sociedad civil, entre otros.

En base a este mapeo, a la extensión y localización del proyecto, se diseñó la consulta pública en dos instancias, una en cada provincia.

4. Características generales del proyecto

El Proyecto consiste en una nueva conexión física entre las ciudades de Corrientes y Resistencia, ubicadas en las provincias de Chaco y Corrientes respectivamente. Se planea la construcción de un nuevo puente sobre el río Paraná que consistirá en una conexión vial entre las ciudades litoraleñas.

El objetivo general de la obra consiste en fortalecer la conectividad de manera sostenible. Específicamente se busca mejorar la calidad de circulación en la RN N° 11 y la RN N° 12, a través de la construcción de un nuevo puente y sus accesos.

Las principales obras a ejecutar comprenden:

- Puente atirantado sobre el río Paraná y viaductos de acceso de 6.4 km de extensión.
- Autopista de 34.4 km de extensión con dos carriles por cada sentido, que unen la RN N° 11 con la RN N° 12.
- Intercambiadores, en la provincia de Chaco, en la intersección con RN N° 11 y otro en la intersección con calle Urquiza.
- En la provincia de Corrientes, se prevén distribuidores en intersección con acceso al Parque Industrial y en la intersección con avenida Payé (Barrio Esperanza); como así también un distribuidor en el cruce con RN N° 12.
- Puentes cajón que permiten el cruce de calles vecinales.
- Puente sobre el Ferrocarril Urquiza.
- Calles colectoras que permiten la vinculación de caminos y calles vecinales.
- Obras de protección hidráulica.

5. Espacio de consulta participativa y plan de participación de las partes interesadas

El gobierno de la República Argentina a través del Ministerio de Obras Públicas se encuentra gestionando una línea de crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo para el financiamiento del Proyecto denominado Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puente sobre el Río Paraná. El organismo ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (MOP) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), quedando en responsabilidad del MOP la implementación del reasentamiento y la ejecución de las actividades enfocadas en biodiversidad.

Como parte de las condiciones requeridas por el organismo de financiamiento para la gestión del préstamo se encuentra la implementación de un Plan de Participación de las partes interesadas (PPPI), que contemple las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) 10: "Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información" junto con la NDAS 1

“Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales” y NDAS 9 “Igualdad de género” para ser aplicado durante todo el ciclo de vida del Proyecto.

5.1. Convocatoria al proceso de consulta pública

Para la implementación de este plan se realizaron dos jornadas de comunicación que se celebraron bajo modalidad mixta – presencial y virtual – los siguientes días y horarios:

- Miércoles 16 de agosto, a las 10 hs., en la ciudad de Corrientes, en el 10° Distrito sito en la Av. Gral. San Martín 252 (3400).
- Jueves 17 de agosto, a las 10 hs., en la ciudad de Resistencia, en las oficinas de la DPV-Chaco sito en la Av. 25 de Mayo 2398.
-

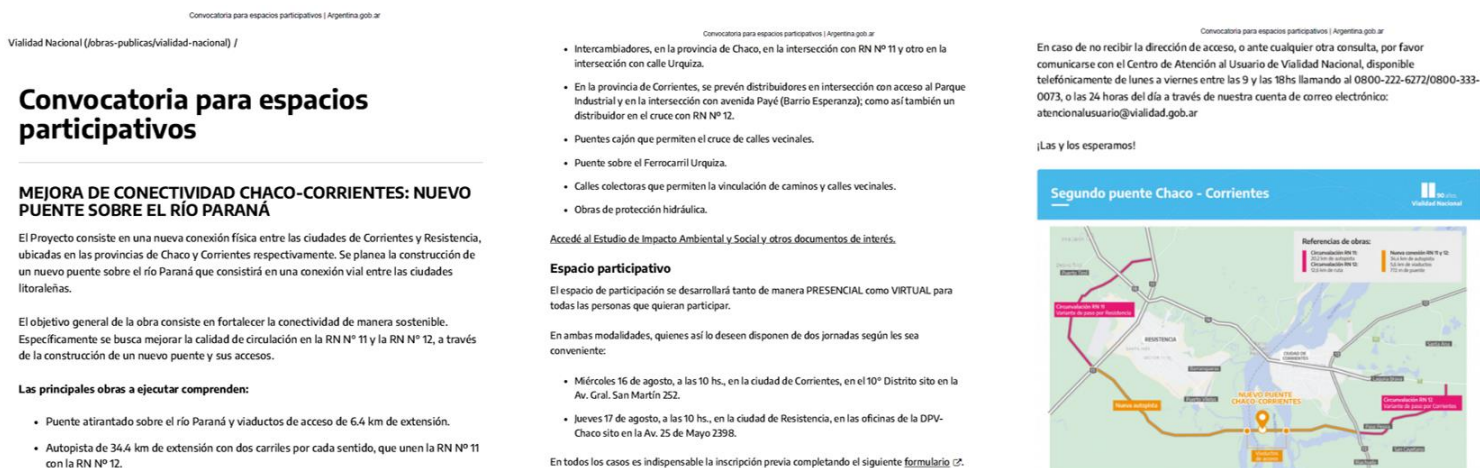
La convocatoria formó parte de los requisitos previstos en el Plan de Consultas a las Partes Interesadas, instancia que forma parte de los requerimientos del Banco Interamericano de Desarrollo para la gestión del financiamiento.

5.2. Publicación en el sitio web de Vialidad Nacional

Desde el 3 de agosto se divulgó la convocatoria a la consulta y se publicó en la página de DNV, en la sección de "espacios participativos" (<https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional>) el Estudio de Impacto Ambiental y Social, el Estudio de Impacto Ambiental y Social Complementario, la Evaluación de Hábitat Crítico y el Plan de Participación de Partes Interesadas.

Se habilitó la inscripción mediante este sitio web tanto para participar de forma presencial en una o ambas consultas, así como para participar de forma virtual a través de la plataforma Zoom, cuyo enlace se brindaba una vez confirmada la inscripción.

Figura 1. Publicación de la convocatoria en la página web de DNV



Convocatoria para espacios participativos | Argentina.gob.ar

Vialidad Nacional (Obras-públicas/Vialidad-nacional) /

Convocatoria para espacios participativos

MEJORA DE CONECTIVIDAD CHACO-CORRIENTES: NUEVO PUENTE SOBRE EL RÍO PARANÁ

El Proyecto consiste en una nueva conexión física entre las ciudades de Corrientes y Resistencia, ubicadas en las provincias de Chaco y Corrientes respectivamente. Se planea la construcción de un nuevo puente sobre el río Paraná que consistirá en una conexión vial entre las ciudades litorleñas.

El objetivo general de la obra consiste en fortalecer la conectividad de manera sostenible. Específicamente se busca mejorar la calidad de circulación en la RN N° 11 y la RN N° 12, a través de la construcción de un nuevo puente y sus accesos.

Las principales obras a ejecutar comprenden:

- Puente atirantado sobre el río Paraná y viaductos de acceso de 6.4 km de extensión.
- Autopista de 34.4 km de extensión con dos carriles por cada sentido, que unen la RN N° 11 con la RN N° 12.

Convocatoria para espacios participativos | Argentina.gob.ar

- Intercambiadores, en la provincia de Chaco, en la intersección con RN N° 11 y otro en la intersección con calle Urquiza.
- En la provincia de Corrientes, se prevén distribuidores en intersección con acceso al Parque Industrial y en la intersección con avenida Payé (Barrio Esperanza); como así también un distribuidor en el cruce con RN N° 12.
- Puentes cajón que permiten el cruce de calles vecinales.
- Puente sobre el Ferrocarril Urquiza.
- Calles colectoras que permiten la vinculación de caminos y calles vecinales.
- Obras de protección hidráulica.

Accedé al Estudio de Impacto Ambiental y Social y otros documentos de interés.

Espacio participativo

El espacio de participación se desarrollará tanto de manera PRESENCIAL como VIRTUAL para todas las personas que quieran participar.

En ambas modalidades, quienes así lo deseen disponen de dos jornadas según les sea conveniente:

- Miércoles 16 de agosto, a las 10 hs., en la ciudad de Corrientes, en el 10° Distrito sito en la Av. Gral. San Martín 252.
- Jueves 17 de agosto, a las 10 hs., en la ciudad de Resistencia, en las oficinas de la DPV-Chaco sito en la Av. 25 de Mayo 2398.

En todos los casos es indispensable la inscripción previa completando el siguiente formulario.

Convocatoria para espacios participativos | Argentina.gob.ar


En caso de no recibir la dirección de acceso, o ante cualquier otra consulta, por favor comunicarse con el Centro de Atención al Usuario de Vialidad Nacional, disponible telefónicamente de lunes a viernes entre las 9 y las 18hs llamando al 0800-222-6272/0800-333-0073, o las 24 horas del día a través de nuestra cuenta de correo electrónico: atencionalusuario@vialidad.gob.ar

¡Las y los esperamos!

Segundo puente Chaco - Corrientes

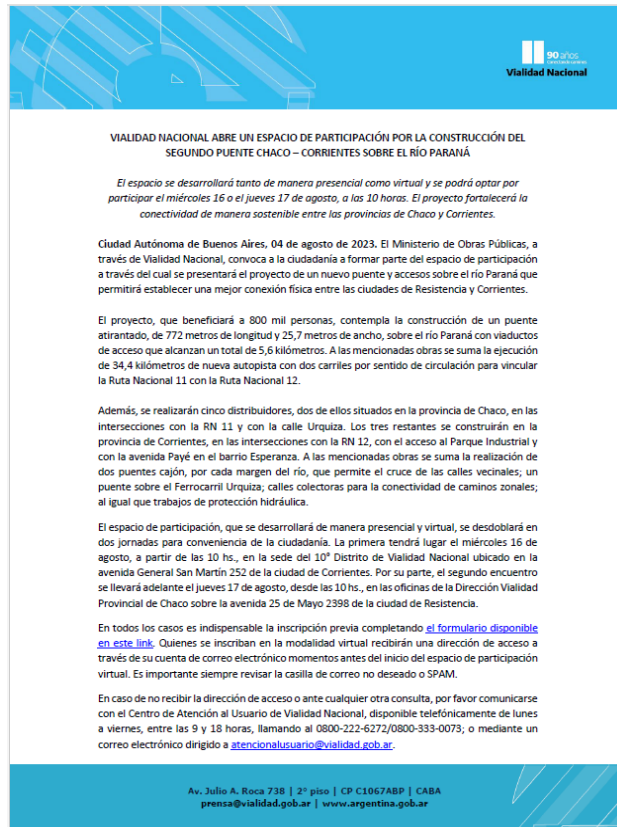
Referencias de obras:

- Construcción del 10° Distrito de Corrientes
- Nueva operación RN 11 y 12
- Obras de protección de las orillas



Asimismo, se publicó una gacetilla en medios de comunicación local, tanto en Chaco como en Corrientes y se instalaron afiches en diversas oficinas públicas y puestos de peaje en el Puente General Belgrano.

Figura 2. Gacetilla de difusión en medios de comunicación



También se instalaron afiches de difusión en diversas oficinas públicas y en el peaje del puente Gral. Belgrano.

Figura 3. Afiche utilizado para espacios públicos

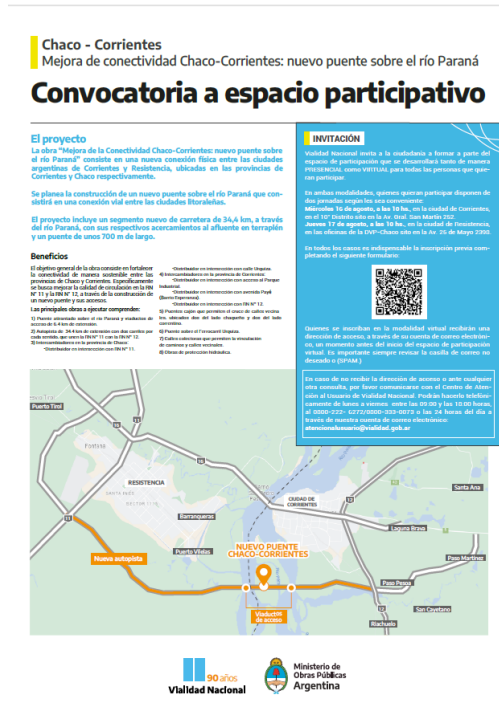
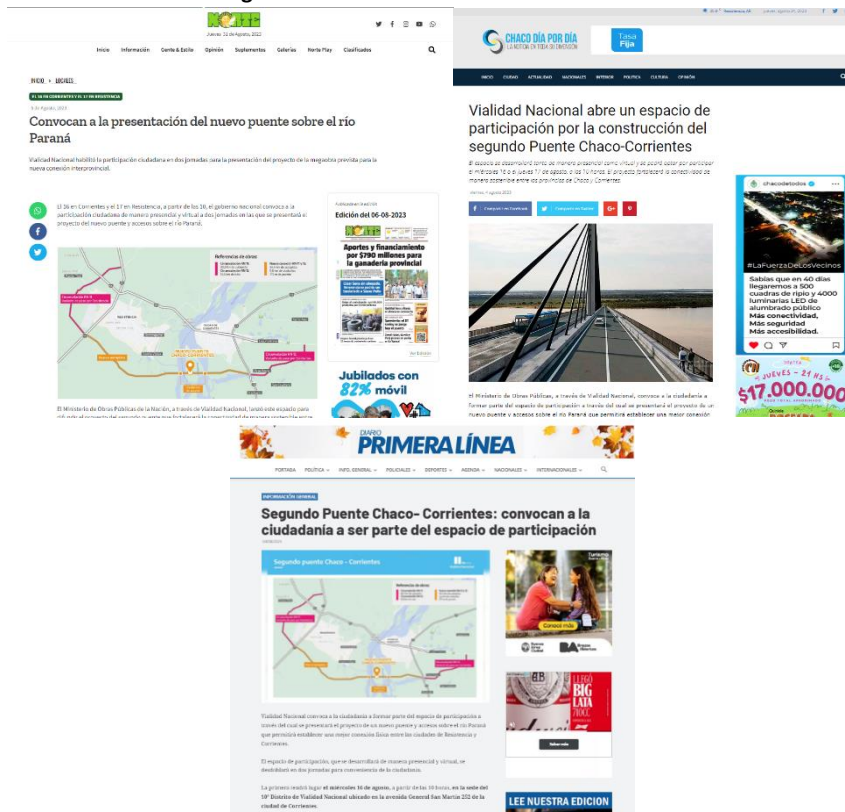


Figura 4. Afiches colocados en entidades públicas



Figura 5. Publicaciones en medios locales¹



¹ En el Anexo 2 se incluyen los enlaces a diversos medios donde se publicó la convocatoria

5.3. Mapeo de actores

Durante la elaboración del PPPI se realizó un mapeo de actores, los cuales fueron convocados mediante correo electrónico para participar de estos espacios de consulta. (en el Anexo 1 se agrega el listado con los datos según jurisdicción, tipo de organización, nombre de la organización y nombre del/a referente)”

5.4. Invitaciones y enlace de inscripción

Se cursaron invitaciones a correos electrónicos con el siguiente formato:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted a fin de remitir el link de acceso para el espacio participativo de referencia. Sugerimos ingresar unos minutos antes del inicio – 10hs – y requerimos mantener los micrófonos silenciados hasta el momento que el moderador, en caso de haber seleccionado la opción, le otorgue la palabra para su intervención.

LINK: <https://vialidad.webex.com/meet/Evento1708>

¡IMPORTANTE!

Vale mencionar que si usted se inscribió para participar el miércoles 16/08, podrá desestimar este correo electrónico.

En caso de participar PRESENCIALMENTE, desestime este correo electrónico.

Finalmente, adjuntamos instructivo de ingreso y ante cualquier inconveniente podrá comunicarse con nuestras líneas gratuitas de atención – 08002226272 / 08003330073 – o bien mediante este canal.

¡Las y los esperamos!

Centro de Atención al Usuario

0800-222-6272 / 0800-333-0073

5.5. Asistencia a los eventos de consulta pública

Dos eventos de consultas públicas se llevaron a cabo el día 16 de agosto en la ciudad de Corrientes y 18 de agosto en la ciudad de Chaco. Ambas se realizaron a las 10 horas y tuvieron una duración aproximada de dos horas cada una.

La organización de la actividad estuvo a cargo de la DNV con el apoyo de los Distritos de ambas provincias y contó con la presentación de técnicos de DNV quienes presentaron las características principales del Proyecto y respondieron las consultas que surgieron.

Ambas actividades contaron con un total de 196 preinscriptos, siendo 74 de Corrientes (54 de forma virtual y 17 de forma presencial) y 122 de Chaco (52 de forma virtual y 63 de forma presencial).

El listado de inscriptos se incluye en el Anexo 3, entre los asistentes, se encuentran además de vecinos que asistieron de manera particular, representantes de organizaciones de la sociedad civil, así como representantes de distintos niveles de gobierno.

5.6. Resumen de la participación en los eventos

Ambas instancias se desarrollaron de forma similar. En un inicio se presentó el proyecto desde el punto de vista de su diseño preliminar e ingenieril, brindando detalles sobre el alcance de la intervención y la justificación para su realización.

En una segunda etapa se presentaron los resultados principales de los Estudios de Impacto Ambiental y Social, tanto el original como el complementario, resaltando los principales impactos potenciales identificados y sus medidas de prevención, mitigación y compensación².

Luego se abrió el espacio para preguntas, donde se recibieron tanto de los participantes presenciales como de aquellos conectados de forma virtual.

Se recibieron consultas por parte de los asistentes (tanto presenciales como virtuales) referidas principalmente a la posibilidad de que el proyecto contemple también un puente ferroviario (siendo un puente ferrovial); posibles implicancias en los patrones de escurrimiento del lado de Chaco por la construcción de taludes; consideraciones respecto de la inclusión de transporte público dentro del tránsito usual del puente; aspectos relacionados a la señalización y balizamiento de seguridad del puente y las coordinaciones con las autoridades fluviales; sugerencia de que se apoye en la elaboración del Plan de Manejo los Humedales de Chaco; consulta referida a cómo se manejaran los planes de cierre de las canteras de materiales de préstamo para la obra (en particular en Chaco); consulta respecto a cómo se contempló las vías de evacuación para el ganado en campos que se inundan (en Chaco); así como algunas consultas respecto a la consulta a los pescadores artesanales de la zona, los diseños y ubicación de los pasos de fauna y sobre las responsabilidades en la implementación de los programas de gestión ambiental y social.

Figura 6. Registro fotográfico de la consulta en Corrientes

² En el Anexo 4. Se encuentra la presentación de los equipos técnicos del proyecto y ambientales



Figura 7. Registro fotográfico de la consulta en Chaco



En general, los participantes mostraron inquietudes principalmente sobre aspectos técnicos y el efecto del proyecto del proyecto en el desarrollo regional.

En este punto se incluyen las transcripciones de las grabaciones de los eventos participativos de Corrientes y de Chaco respetivamente. Se extrajo la totalidad de las inquietudes a fin de disminuir posibles interpretaciones. En cada encuentro, los expositores realizaron una síntesis y después a las inquietudes surgidas en el desarrollo del espacio.

5.7. Espacio Participativo celebrado en la ciudad de Corrientes. Intervención de las partes interesadas

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario – DNV

Muchas gracias Carlos y Sabina, bien, ahora, como dijimos en un principio es momento en el que todas aquellas personas interesadas tanto presencialmente como conectadas en la sala virtual puedan participar, dejar sus opiniones y demás. Les solicitamos que todas las expresiones que se realicen sean referidas a la obra en cuestión “Programa Mejora de la Conectividad Chaco – Corrientes: Nuevo Puente sobre el Río Paraná – Primera Operación Individual” y, en el caso de ser posible, que la exposición no dure más de 5 minutos.

Recordamos que todos los comentarios que se realicen van a quedar registrados porque el presente espacio está siendo grabado y en el informe de cierre, se responderán de manera detallada todas las cuestiones planteadas.

Comenzamos con la lista de inscriptos a participar.

Ingrid Jetter. Diputada Nacional.

“Buenos días, un gusto para mi poder asistir a este Proyecto. Sé que fue de mucho trabajo para toda la gente de Vialidad. Me consta porque participé incluso en el mismo como Gerente Regional de Vialidad Nacional. Lo que quería observar, simplemente, en la parte ambiental, es que falta nombrar allí, el Parque Provincial San Cayetano. Se nombró al Parque Nacional Mburucuyá que está más lejos, está el Parque provincial San Cayetano que creo debe estar también. Y bueno, simplemente, decir que auspicio y que apoyo y que espero que este tan buscado y necesitado segundo puente, sea licitado cuanto antes. Nada más, muchas gracias”.

Sr. Juan Carlos Arduino.

No se encontraba conectado ni presente.

Sr. Pablo Calo. Asociación de Pescadores Deportivos del Litoral.

No se encontraba conectado ni presente.

Sr. José Domingo Cano.

No se encontraba conectado ni presente.

Sr. Raúl Canteros.

No se encontraba conectado ni presente.

Sr. Marcelo Atilio Falcione. Ex ministro de Obras y Servicios Públicos.

“Buenos días, muchas gracias, muy amable. Fui ministro de Obras y Servicios Públicos de la provincia de Corrientes, pero también debo agregar que cuento con cuarenta años de antecedentes como funcionario en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, habida cuenta que me jubilé como titular de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Administrativos. Estuve durante treinta y seis años y luego cuatro años de mandato frente a la cartera del Ministerio, para regresar a ser de Director de Asuntos Jurídicos y Administrativos, contando con los años de actividad suficiente para retirarme como jubilado.

Hago esta referencia a estos años porque yo he vivido durante todo el tiempo en que se gestó el segundo puente Chaco- Corrientes. Viví la historia. Y es importante tener presente los antecedentes históricos para llegar a la conclusión del caso. Esto nace allá, en realidad allá por el año 91 y por el año 1995 o 1996, después de la reforma de la Constitución Nacional del año '94 que permitía a las provincias crear regiones. Fue así como se firmó un Tratado Parcial Bi-provincial, entre la provincia del Chaco y la provincia de Corrientes con el objetivo del desarrollo para la producción de 4 o 5 temas, empezando, en un primer momento, por un complejo multimodal de cargas. Este fue el origen del segundo puente. Tenía la intención de concretar un segundo puente ferroviario, también un centro de distribución de cargas y un puerto de última generación. Como la premisa era comercial, este convenio se iba a empezar con el segundo puente.

Es importante destacar que este convenio fue ratificado legislativamente por ambas provincias. Por la provincia del Chaco, por una Ley que tuvo promulgación automática como lo permite la Constitución de la provincia, y en el caso de Corrientes, a través de un Decreto Ley porque en ese caso, después de varios años, la provincia atravesaba una intervención federal. Es de destacar, que este proyecto tuvo dos oportunidades de concretarse y a punto de ser realizada la licitación. Allá por el año 2000 o 2001, cuando la crisis económica y financiera que afectó al país, hizo que éste y otros grandes proyectos, quedaran de lado. Cuando estos proyectos caen, levantarlos, usarlos, llevarlos nuevamente a la práctica, lleva su tiempo. Y fue así que como hasta el año 2006 recién se pudo reactivar este proyecto. Estaba a punto de ser re-licitado allá por el año 2008 cuando, pero ocurre la crisis entre el gobierno nacional y el campo y el gobierno de la provincia de Corrientes tomó partida por la gente del campo. A partir de ahí se cortaron todas relaciones con el gobierno nacional.

Pasado el tiempo, finalmente se ponen de acuerdo las provincias para encomendar a Vialidad Nacional la realización de un nuevo proyecto ejecutivo, de determinadas características, que tomó parte, digamos, de ese antiguo proyecto, por ejemplo, la traza de esos 8 o 9 km al sur del actual puente Belgrano, ya estaba previsto en aquel proyecto.

Yo me pregunto ¿qué pasó y qué pasa ante la situación de no haberse derogado las leyes que ratificaron aquél viejo convenio entre ambas provincias? Hay un convenio, redactado. Si, en este tiempo, con intención avanzar en el corredor Bioceánico, Pacífico, Atlántico, Pacífico pasando por este punto de confluencia, pasando por geografía regional todos los beneficios para la provincia y para la región y el país. El convenio no ha sido derogado, insisto. Me preocupa y hasta sugiero el estudio de esta situación porque si no, estaremos en una situación de precariedad.

Pues bien, digo que finalmente se concreta y se avanza en la elaboración de este nuevo proyecto por el convenio que firman los gobernadores, y Vialidad Nacional se abocó a la elaboración de este nuevo proyecto. Obtengo la información en los medios periodísticos. *(no se escucha claramente)*

Particularmente, por ejemplo, me pregunto si la traza que habla de la circunvalación particularmente se cita que del lado chaqueño que tiene la característica de autovía y autopista. Hay una diferencia técnica importante que no vamos a entrar en detalles, pero se habla de una cosa y la de la otra. Del lado correntino, se dice que se va a hacer una calzada bidireccional que, partiendo de la cabecera del puente, se dirige a la ruta 5. No está especificado el Km dónde esta circunvalación desemboca en la ruta 5. Tengo entendido que, a unos 5 km, o algo así, de la ciudad capital y de ahí toma la RP 5 y se dirige hacia la RP 9 que está ubicada a 1 km, o algo así, antes de llegar a San Luis del Palmar.

Básicamente, estamos hablando aproximadamente de unos 30 - 25 km de utilización de la ruta 5 y unos 20 km de la ruta 9, cuando tiene que desembocar en la ruta 12. La pregunta es: ¿Estas dos rutas provinciales fueron consideradas para lo que van a ser usadas? Es decir, ¿se hicieron los controles del estado de estas rutas? Si bien están medianamente conservadas, son rutas provinciales que se hicieron hace muchos años y que no tenían supongo el estudio necesario técnico para el soporte de las cargas técnicas que va a tener mañana si se habilita el puente y por ahí transiten camiones grandes y de mucha carga. Esta circunstancia debería tenerse presente porque son rutas precarias, y de ahí la pregunta, ¿esas rutas la van a usar, así como están hoy o van a tener algún tipo de mejora, de ampliación? ¿controles de peso, el estado de conservación, etc.? Y añadido a esto, viene una tercera pregunta, ¿si está previsto en el presupuesto del proyecto la instalación de balanzas para que se pueda concretar el control? Sería bueno considerar en el financiamiento que se concreten este tipo de controles.

Otra inquietud es, si, además, el puente tiene previsto las defensas anti-suicidas que hoy se están incorporando a todos los puentes a nivel mundial, ya sea, con redes que se colocan a ambos costados, o alguna defensa especial porque si se deja para hacerlas ya realizado el puente va a ser bastante difícil que se lo haga. Entonces, planteadas estas inquietudes, independientemente de otros temas que lleva mucho más tiempo y es más complicado, quiero mencionar la cuestión ferroviaria que sabemos que este proyecto no tiene la variante ferroviaria, pero bueno, siempre estamos a tiempo para poder avanzar sobre este tema de proyectos. Es todo, muchas gracias, muy amables”.

Sr. León Horacio Gutnisky.

“Yo represento al programa de televisión “Las provincias también existen”. Como lo dice su título, como provincia es mejor tener mayor participación en el trazado de este segundo puente. Yo quisiera preguntar porque me llamó la atención ver el puente, en el cual aparecen 2 vehículos de un lado y 2 vehículos del otro, si es que el puente en sí va a tener 4 manos, ¿cómo derivan después las 4 manos luego en las dos manos de los accesos que va a tener de un lado y del otro? Esa es una de las preguntas. La segunda, ¿si resulta beneficioso para el proyecto, el hecho de que ya se hayan adjudicado, si es que se han adjudicado, los accesos de Corrientes y del Chaco, si esos accesos tienen la financiación adecuada, y si tienen un plazo de ejecución? Porque si hablamos que vamos a tener un plazo de ejecución del puente de 8 años, lamentablemente, yo no logro ver. Pero, seguramente esos 8 años serán desde el momento que se consiga la financiación del Banco Interamericano de Desarrollo, que hoy día parece muy difícil de

conseguir. *(No se escucha claramente)* planteo la inquietud de si es conveniente pre-adjudicar los accesos porque puede variar el lugar de terminación del puente y quedar los accesos como desfasados del desarrollo del puente. Quiero señalar que es por primera vez que tenemos la oportunidad de escuchar qué es lo que se piensa hacer. Podemos estar en acuerdo o en desacuerdo, pero por lo menos tenemos una información que nos permite, por lo menos, que otras generaciones van *(no se escucha claramente)*. Muchas gracias”.

Sr. José Sesma. Cabildo por el Segundo Puente ferroviario Chaco – Corrientes.

“Bueno, muy buenos días, yo soy el Ing. José Sesma. Vengo en representación del Cabildo Abierto por el Segundo Puente Ferroviario en el marco del corredor Bioceánico del Trópico de Capricornio, entre Antofagasta (Chile) y Porto Alegre (Brasil). Soy ingeniero electro-industrial, especialista en energías alternativas y volví a esta provincia, a esta región, a este país hace 27 años para el desarrollo de estas energías y, sobre todo, traer el gas natural a la región y, todavía sigo en el tema. He hecho el estudio de la demanda del gas natural en toda la región NEA en el año 2007 contratado por ENARSA. Y bueno, esta región siempre fue postergada a la hora de repartir obras de infraestructura y necesitamos un resarcimiento histórico, como es este segundo puente.

El tema fundamental, inclusive para no hacer muy extenso y para los que desean he escrito un libro que es el Corredor Bioceánico Intermodal y Multimodal del Trópico De Capricornio, lo puedo compartir con todos para el que le guste. A ver, el tema fundamental acá, hablando con los ingenieros de Vialidad Nacional, es que esto, data de hace 29 años, cuando los Gobernadores Taurina y Tato Romero Feris se juntaron en la Casa de Gobierno para tratar cinco puntos fundamentales que eran, como se dijo, sobre el sistema multimodal de control de cargas del segundo puente y el gas natural. Desde ahí, como dijo Marcelo, en el año 2000 por ley, votado por unanimidad por la cámara del Chaco y por decreto ley del año 2000 con la intervención, ya se hablaba de un segundo puente ferro - vial.

A ver, escuché la exposición atentamente de los ingenieros de Vialidad Nacional en la cual se hablaba de la conectividad entre dos provincias. Yo quiero decirles que el tema es de integración entre las dos provincias, pero también, más que eso, una integración a nivel regional, no sólo del NEA sino de todo el Norte Grande y de todo el Mercosur.

Y, para hacer una integración es fundamental contar con que este puente sea ferro-vial en el marco de un corredor bioceánico dual, 2500 km. A ver, Brasil en sus tres estados: Santa Catarina, Rio Grande do Sul y Paraná, esos tres Estados, el año pasado han cosechado 148 millones de toneladas. Ese agro, lo quieren llevar al continente más habitado del planeta que consta con más de 4800 millones de habitantes que es el continente asiático. ¿Por dónde lo va a hacer? Lo quieren sacar por el Pacífico. ¿Por qué por el Pacífico? Porque el Pacífico, pueden los barcos, los puertos tiene mayor calaje, aproximadamente 20 m de profundidad. En cambio, los del Atlántico no superan los 14 m, entonces, hay carga que queda ociosa.

Lo que van a hacer es sacarlo de alguna manera por el Pacífico y se están planteando varios corredores bioceánicos. El que está muy avanzado es el corredor bioceánico que lo proyectó Paraguay, en la cual ya están terminando el corredor vial que es desde Peralta hasta Pozo Hondo y, que entra a Misión de la Paz, directamente en Salta y de ahí va a los puertos de ultramar de Chile. Esto quiere decir, que deja de lado a Misiones, Corrientes y al Chaco. Porque los brasileros van a ir directamente por el Paraguay y van a entrar a Salta y a Jujuy en la parte vial. Recordemos que con la frontera de Chile tenemos 14 pasos de los cuales solo 1 es el Socompa que es el Ferroviario.

Este corredor, que yo propongo pasaría por acá por Corrientes es bimodal y tiene 2500 km y al ser dual puede salir por Socompa. Les doy un solo ejemplo: en Suiza hace más de 30 años han propulsado una ley en la cual todos los transportes que se realizan entre Italia, Alemania, Francia que pasan por Suiza si no descarga en Suiza, sí o sí tienen que subir a trenes. No pueden circular por las rutas de Suiza si no es vía tren. Por eso los camiones suben a los trenes.

Como les dije, soy especialista en energías, sobre todo en gas y anoche se habrán enterado que el gasoil, en Capital Federal subió el 12,5% y en otras provincias el aumento fue más del 20 al 25 %. Entonces, hoy en el costo logístico del transporte imagínense cuánto va a ser.

Ya dije la cantidad de toneladas que Brasil quiere transportar. Hoy en Brasil decía que ya las rutas 14 y 12 están saturadas. También su mantenimiento, suponiendo una durabilidad de 10 años.

El impacto ambiental de contaminación es fundamental ingeniera, fundamental. Y con el tren podríamos tener un impacto ambiental mucho menor. También está la seguridad vial. En Suiza, como les dije, la gente va por los Alpes apreciando la naturaleza.

Aparte, esas rutas las pagamos nosotros y si no vamos a tener que pagar siempre el mantenimiento de esas rutas por no proveer. El tren es fundamental.

Siempre consulto por qué vial únicamente este segundo puente, y no ferroviario. Y algunas de las respuestas que me dieron que es porque en el Chaco como tienen diferentes niveles, la pendiente de bajada va a ser mucho mayor. Teniendo como ejemplo el de Zárate Brazo largo. El galibo de navegación de Zárate Brazo Largo es de 50 m. En cambio, este segundo puente es de 35 m ya que no puede ser de 50m, no tiene sentido, ya que a 8 km tenemos el puente Belgrano.

El puente Belgrano que tiene 50 años y ya está saturado. Yo me acuerdo cuando se construyó, nos decían que a posteriori en una segunda etapa porque es necesario hacerlo, se iba a hacer la parte ferroviaria. A los dos años se levantaron todas las vías en los años 70, o sea, ni eso ya tenemos. O sea que esperar a posteriori no tiene sentido. Como dijo acá el doctor Gutnisky, primero se ve la parte de las obras de las circunvalaciones y después el puente... *(no se escucha claramente)*.

No tiene sentido hacer las obras complementarias sino se tiene el puente, que tiene que ser Ferroviario.

Respecto al galibo, el Belgrano Cargas tiene una trocha métrica y el Urquiza una trocha estándar. O sea, hay una diferencia de trochas. Eso se subsana haciendo una trocha mixta o sea de 3 rieles y con eso estaría solucionado.

La otra excusa que pone el Chaco, es que Corrientes no tiene más trenes, pero la podemos recuperar. De hecho, en la costa del Uruguay ya se recuperó y se utiliza el Urquiza Cargas de 1500 km ya está llegando a Encarnación. Ya está transportando el arroz y la madera de Ibicuy utilizando el Urquiza cargas hasta Zárate. Todas las piedras de la parte central de la provincia de Corrientes ya están llegando a Zárate.

Después me dijeron la parte de financiamiento. Este puente según los cálculos en el año 2007 estábamos hablando de 330 millones de dólares. Hoy, este segundo puente, sólo vial, está 716 millones de dólares, más las obras complementarias de circunvalación 83, o sea, estamos rondando 800 millones de dólares. ¿Cuánto sale la componente ferroviaria? Más o menos, haciendo cálculos, suponiendo que la distancia entre costa y costa sean 3km y sumado los 31 de ruta a ruta, estaríamos rondando 150 millones de dólares, 200 millones. El Km de construcción de una vía ferroviaria en dólares está en 1,5 millones de dólares. Si es mixta, 2,5 millones de dólares. Depende la topografía del terreno. Hice el cálculo con 200 millones, el puente en los 3km, 15 millones el km, y, al resto, a los 31 km, cuadruplicó el costo con 5 millones de dólares.

Ahora bien, ¿cómo se financian esos 200, ahora que está la gente del BID?

Argentina está aportando al Mercosur todos los años 50 millones de dólares para hacer obras de infraestructura en el Mercosur y ha creado en el año 2000 el FOCEM, que es un Fondo para la Convergencia Estructural la Equiparación de proyectos entre la región. Muy bien ese fondo lo está usando Paraguay lo están usando Brasil lo está usando Uruguay.

Uruguay, en el año 2010 presentó un proyecto y renovó toda su línea ferroviaria financiado por el FOCEM y en esa oportunidad, financiaba con el Norte Grande hasta un 70% y hoy en día un 85 %. Fíjense que, de los 200 millones, Argentina estuvo aportando 45 millones, que no es nada, para el beneficio que vamos a tener. Además, vamos a desarrollar totalmente esto y, el camión que se bajaría en la última milla. Pasaría el camión por los 3 pasos fronterizos que funcionan los 365 días al año y después tenemos el mismo en la misma provincia de Salta el Sico y después tenemos el Jama, en Jujuy, que a posteriori se podrían ser paso fronterizo ferroviario. Entonces, el desarrollo que podríamos hacer con el tren. Yo estoy proyectando llevar el tren a las 3 regiones, a los 3 estados de Santa Catarina, Río Grande do Sul y Paraná, que no tienen gasoductos y que lo necesitan. El gas natural lo pueden llevar en forma virtual. ¿Qué quiere decir en forma virtual? Llevarlo en vagones criogénicos isotérmicos para la alimentación de los parques industriales, que también tenemos que alimentar al parque industrial.

De esta manera lo llevamos primero a Misiones en forma criogénica. Y ustedes imagínense que con eso podemos generar energía, lo que va significar el desarrollo de cada una de las localidades chaqueñas y correntinas y misioneras.

Señores: esta región necesita para el desarrollar, habitar nuevamente todas esas localidades que son más de 260 municipios que tienen el NEA, que necesitan energías alternativas, necesitan el gas y necesitan parques industriales.

Por eso, en mi pregonar mi larga lucha hace más de 20 años que estoy con eso. Les pido que reflexionen y que agreguen la parte del componente ferroviario a este proyecto, que es fundamental, que se puede financiar.

Inclusive, hay varias modalidades que conozco. Fui hablando con la parte del Golfo Pérsico y de Australia que quieren venir a invertir acá. Está el BID, están estos, están los chinos etc., etc.

Pero usemos lo que tenemos ahora, que es el FOCEM, que es palpable. El FOCEM no lo pueden presentar los diputados del Mercosur. Lo tienen que presentar los gobiernos provinciales o los gobiernos nacionales, el gobierno nacional argentino. Una vez que está presentado el proyecto, ahí sí, los diputados del Mercosur lo analizan y sacan el proyecto que es fundamental.

Si no hacemos esto, vamos a desaparecer, porque todo lo que significa el desarrollo de Brasil va a salir por el Paraguay y va a quedar excluido Misiones. Desde ya muchísimas gracias, no quiero ser más extenso. Cualquier cosa pueden conectarse conmigo: josesesma@hotmail.com, es mi correo electrónico y voy a dejar en mi número de celular para hacerle tanto llegar mi libro, como cualquier duda que tengan sobre el tema. Desde ya muchas gracias por su atención”.

Sr. Cecilio Víctor Ponce.

No se encontraba conectado ni presente.

Sra. Julieta Repetto.

“Hola, ¿cómo están? Primero quiero felicitarlos por este espacio. Segundo también felicitar porque en la elección de las 3 posibilidades, eligieron pasar el puente por los espacios o los suelos urbanos que pertenecen también al Estado, tanto municipal como provincial, o sea tanto Santa Catalina como Nueva Resistencia. Con lo cual, quería decir que la renta de esta obra, la ganancia, lo que implica en términos económicos esta obra, es el Estado el que se queda con esa plusvalía, con esa renta. Mi pregunta entonces viene si analizaron en este aspecto, qué pasa o las implicancias que tienen las variantes del paso tanto por Corrientes como por Resistencia, dado que va a atravesar un suelo que es privado, supongo en su mayoría, y entonces ahí quisiera saber si tuvieron algunas estrategias para lo que implica la dinámica de esa urbanización, lo que ustedes van a despertar en ese suelo que está dormido, que no está urbanizado, que no está habitado. Lo que va a implicar para la cuestión ambiental, para la cuestión económica, siendo que este puente, en el tramo anterior, termina tanto en la autovía 11 como en la autovía 12. ¿Hacia falta esa otra ligazón? esa es mi pregunta, en términos económicos, digamos, no nos está sobrando la plata. Así que bueno, por eso me parecían dos cosas: uno, si se tuvo en cuenta la obtención de la renta de esa plusvalía que implica esta obra de un suelo privado, la cuestión ambiental dado que son suelos bajos en ambos casos. Y desde mi punto de vista, no sé si sería tan necesario, dado que podemos pensarlos con una primera etapa, ya estaba claro que, si el puente se vincula con las dos autovías, podría ser desde una primera etapa, bueno... eso nada más. Muchas gracias”.

Sra. Lorena Sánchez.

“Mi consulta venía particularmente sobre el tramo que une ambos centros urbanos entre ambas autovías. Ustedes pusieron dentro de las cuestiones negativas, y voy particularmente al suelo de Santa Catalina, que podría haber implicancias en el escurrimiento a nivel superficial. Entendiendo que parte del trayecto del puente se hace con talud, quería saber si eso está pensado, dentro de esta obra están comprometidas las obras complementarias, si hay estudios particulares al respecto. Porque Santa Catalina tiene una altura en general muy buena, respecto de lo que podrían ser inundaciones fluviales. Pero sería un despropósito

que una obra dañara a esa condición e hiciera algún impacto negativo, considerando que es un suelo que está pensado para la proyección y crecimiento de la ciudad en los próximos años. Particularmente esa es la pregunta: ¿está pensado, más allá de identificado ese objetivo negativo está pensada alguna propuesta, alguna solución y si forma parte de este financiamiento?”.

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario - DNV

Muchísimas gracias Lorena. Recordamos que todas las consultas, inquietudes y comentarios están siendo grabados y van a quedar debidamente registrados y respondidos en el informe de cierre de manera personalizada, independientemente de los comentarios que se realicen cuando finalice toda la participación.

Sr. Gustavo Vexelman. Municipalidad de Corrientes.

“Buenos días, mi nombre es Gustavo Vexelman, soy ingeniero civil. Soy un profesional independiente de la provincia de Corrientes, pero al mismo tiempo me ha tocado trabajar en varias obras, en particular de mantenimiento del puente Belgrano. Y el puente Belgrano, es una gran referencia para este nuevo proyecto, por lo tanto, me parece que las experiencias recogidas a lo largo de 50 años, o más, de intervención en el puente Belgrano, sería muy importante recordarla para este proyecto. Mi primera pregunta que quisiera dejar establecida y en virtud de los fenómenos que estamos recibiendo en forma importante respecto del calentamiento global que sufre todo el planeta, evidentemente los cambios meteorológicos son de destacar que son importantes. Para el estudio hidráulico del puente Belgrano, se hizo en el siglo pasado, en la década del '60 y para la envergadura de esa obra ya se tuvo en cuenta que la obra ya debería estar bajo la influencia de por lo menos de un caudal de una recurrencia deca-milenaria años. Cuestión que acá, no he podido apreciar en la exposición, seguramente se ha tomado el caudal de recurrencia... *(no se entiende correctamente el audio)*.

La segunda cuestión, reforzando un poco lo que han dicho anteriormente, en particular sobre todo, el doctor Marcelo Falcione respecto de los viaductos en ambas márgenes, quisiera destacar que por lo menos lo que conocemos hasta el momento, a partir de la intersección entre el viaducto del puente con la ruta doce del lado de Corrientes, aproximadamente unos 500 m hacia el este, la calzada que era 2 + 2 se transforma en 1 + 1, y de allí se recorre hasta la intersección con la ruta nacional número 12, llamémosle norte, siendo a la altura más o menos del kilómetro 1.245. No sabemos bien en qué lugar está la intersección.

En principio quiero destacar que la provincia está ejecutando una autovía dos + dos en la ruta 5, por lo tanto, en esa intersección debería ser estudiada bajo esa característica y esa calidad de intersección. Vamos a tener un problema de tránsito mayor, una ruta 1 + 1 que se intercepta con una ruta 2 + 2, que es la ruta provincial y a partir de allí, de vuelta tenemos una intersección con la ruta provincial N° 9. Y de esa ruta provincial N°9 tenemos un tramo aproximadamente de 10, 12 km hasta la ruta 12, donde tampoco conocemos la calidad, ni los estudios previstos para una futura autovía en la ruta 12 y ni siquiera saber qué va a pasar con la ruta N°9. No existe ningún tipo de trabajo ni de la Nación, ni ninguna información hacia la provincia. Por lo tanto, me parece que, habida cuenta que en la provincia del Chaco ya se están licitando autovías o autopistas, no conozco las características, evidentemente del lado de la provincia de Corrientes hay una orfandad de proyectos.

Por último, y en un carácter de usuario, no simplemente como profesional, cuando uno circula por el eje Resistencia - Corrientes, encuentro yo una gran deficiencia en cuanto a los estudios, porque la DNV toma todas estas vías como vías carreteras esenciales. Evidentemente, lo que justifica la construcción del puente, es el transporte, eso no hay ninguna duda. Sin transporte, no podemos hacer ningún tipo de complejo de transporte de carga.

Pero evidentemente, con el paso de los años, y todavía seguimos esperando la concreción del Proyecto Ejecutivo. Las poblaciones van creciendo. Resistencia tiene un Gran Resistencia ya integrado con las localidades de Tirol, Fontana, Barranqueras y Vilelas y Corrientes está formando un conglomerado que

yo no veo que haya un estudio importante en ese aspecto, teniendo en cuenta a Riachuelo, San Cayetano, Santa Ana, San Luis del Palmar y Paso de la Patria.

La gente está buscando distintos tipos de modalidad de vida hacia terrenos de menor densidad. Por lo tanto, lo que de alguna manera justifica la construcción del segundo puente, como dijo acá el ingeniero en transporte, que puede ser muy importante en el eje Bioceánico del Trópico de Capricornio, hay un tránsito local y regional que de alguna manera se sigue desestimando sin tener en cuenta las necesidades locales y regionales. Y a su vez, quiero hacer una reflexión que nos enseñó el puente Belgrano, que, construyendo un puente entre 2 provincias, atravesando 3 municipios y con el concurso de cuatro fuerzas de seguridad, finalmente después de hacer un hermoso proyecto, nos encontramos que la operación de estas grandes obras se encuentra totalmente obstruidas por la mala operación de las mismas. No sé si en la ejecución del proyecto tuvieron en cuenta todas aquellas otras necesidades de control que quieren ejercer la nación, las provincias, los municipios, las direcciones de rentas, SENASA, la policía provincial, la gendarmería de un lado y del otro. Generalmente, no existe ningún tipo de coordinación.

Resulta que el estudio de proyecciones de tránsito que son fenomenales y cuando viene el cabo Martínez o el inspector Hugo González y coloca un foco en el medio de la calzada, se termina todo ese hermoso proyecto y toda esa circulación de tanta carga y tanto dinero a lo largo de tantos países.

Por eso, hago esta llamada de atención y en particular como usuario de una experiencia de 50 años. Nada más. Muchas gracias”.

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario - DNV

Muchísimas gracias por su participación, previo a continuar con el listado de inscriptos hacemos saber que, entre los más de 55 participantes mediante la sala virtual, el señor Federico Palma deja un mensaje on-line: “Oportunamente, cuando corresponde a la Sociedad Rural de Corrientes y la Asociación de Sociedades Rurales de Corrientes como instituciones productivas, pedimos que sea Ferrovial, también ya que favorecería la producción no sólo de la provincia de Corrientes, sino de la región.”

Sra. Elena Belén Villalba.

No se encontraba conectado ni presente.

Sr. Manuel Humberto Cáceres. Federación Argentina de la Ingeniería Especialista (ESI). “Buenos días soy en Ing. Manuel Humberto Cáceres, soy representante en la Federación Argentina de la Ingeniería Especialista, por parte del consejo profesional de ingenieros, arquitectos y agrimensores de la provincia de Corrientes y además integro como representante de la Federación, el comité para la integración de la ingeniería arquitectura y agrimensura del Mercosur, organización que pertenece al grupo de trabajo número 17 del Mercosur.

Hago mención a estas instituciones porque ambas instituciones han hecho manifestaciones por escrito, de apoyo a la postura que están teniendo las provincias del NEA y sobre todo del Norte Grande por la necesidad de que el puente sea de bimodal, o sea Ferro-automotor, interpretando que se está perdiendo una oportunidad histórica de lograr que toda esta región, con esta obra, siendo bimodal, tenga el desarrollo que se merece. Eso es todo, muchas gracias por el espacio han brindado ustedes a través de este tipo de manifestación”.

Sr. Jorge de Mendonça. Asociación Intermodal de América del Sur.

“Hola, si me disculpan voy a estar sin cámara. Primero que nada, estamos en el tercer milenio y expongo mi queja porque no se pueda proyectar una filmina por parte de los participantes. Asique, por favor que se registre eso.

Segundo, lo verdaderamente importante, todos los que hablaron hasta ahora respecto a distintos fundamentos de por qué tiene que ser Ferrovial, coincido plenamente así que nos ahorramos varios minutos de mi parte.

Un momento de historia, el gobierno nacional en la década del '60 se oponía a que dos provincias hicieran un puente Paraná - Santa Fe tuvieron que hacerlo solas y subfluvial para poder esquivar los derechos nacionales, las intenciones nacionales. El puente Ferroviario Zárate Brazo Largo fue proyectado como Ferroviario, pero el día que sale la licitación en 1969, el presidente de Ferrocarriles Argentinos Juan Carlos de Marchi, se entera por los diarios que no iba a ser Ferroviario, sino vial. Armó todo su equipo y a las 5:00hs de la mañana en casa en Casa Rosada, presentó todos los fundamentos de por qué tenía que desarmar el ferrocarril Urquiza al no ponerlo Ferroviario. Se suspendió la licitación, son papeles, y terminó siendo Ferroviario.

Esta cuestión de oponerse a la conexión a través del Paraná, es histórica. Y yo como alumno de planificación de transporte en algún momento, algún docente decía que no hacían falta esos puentes. O sea, tenemos algún tipo de problema en la cultura técnica y política respecto a cómo es que no entendemos qué hay que conectarnos, primero que nada. Ese es el problema del fallo fundamental, entonces, voy al punto de lo Ferroviario. El estudio que presentaron en las filmas habla de la conexión del Corredor Capricornio y de toda la cuestión de conectividad norte sur - este oeste y demás. Perfecto, entonces al exponer eso que es el territorio económico, el propio proyecto falla en que no analiza la conectividad integral, la conectividad también ferroviaria. Es decir, en el propio fundamento está diciendo que hay que conectar el territorio y no pone el ferrocarril en el resultado del proyecto. En cuanto a lo ambiental que la huella de carbono y la necesidad de las personas son parte de lo ambiental, la movilidad es un objetivo sustancial en la construcción y la calidad de vida de la metrópoli. Al no estar tocado el tema de la movilidad del transporte público, es otro fallo, otra falta, es decir, no lo niega, sólo no lo trata.

Entonces, cuando llegamos a entender que es una metrópoli Corrientes - Resistencia - Barranqueras y demás, y que estamos queriendo jerarquizar nuestras vidas, está faltando la conectividad para las personas, para el transporte público. Entonces, cuando sumamos la necesidad de la conexión ferroviaria incluida en esto, y la conexión metropolitana con las calidades y cualidades que corresponde, se ratifica que hace falta conexión ferroviaria también.

Hay una opción, aparte de lo que ya fundamentaron los anteriores, especialmente del Ing. Sesma, en la parte ferroviaria no solamente sea tranviario - ferroviario, es decir, para atender lo metropolitano tiene que ser tren - tranvía, en donde cambian todas las facilidades de pendiente, curva y demás, por lo tanto, se abarata, y se complica mucho menos. De que la parte ferroviaria sea con un puente a casi nivel como los que cruzan el Danubio, el Támesis, el Sena, el Mississippi, que ya resolvieron eso, con puentes ferroviarios levadizos que cruzan a nivel.

Entonces, la accesibilidad de Barranqueras cambia por completo porque accede directamente con el tren tranvía y con el ferrocarril de cargas. Entonces, cierro con esto: tenemos una obsesión por no conectar, una obsesión por no tomar en cuenta el transporte de vial ferroviario y al mismo tiempo nos quejamos de la falta de crecimiento económico. Bien, está todo conectado. Así que coincido con todos los anteriores que fundamentaron el por qué la conexión tiene que ser ferroviaria. Estamos dentro del lugar más integrado y de mayor movimiento logístico de América del Sur, internacional: la Mesopotamia. No puede no contener el ferrocarril, y tenemos una metrópoli que merece una calidad de desarrollo superlativa, y en eso está marcado el tren tranvía, que pueda circular por las calles y cruzar por ese puente que está faltando la parte ferroviaria. Lo adicional es que nos preguntemos si no podría ser la parte ferroviaria a nivel con un puente levadizo. Simplemente eso. Nuestra Asociación Intermodal de América del Sur propone la inter-modalidad porque, mejora la oferta de movilidad y de logística, reduce la huella de carbono y baja los costos. Nada más y gracias a los anteriores que me ahorraron la hora que no tenía para explicar”.

Sr. Pablo Martorelli. UTN.

“Hola, buenos días, no sé si me escuchan y si me ven bien. Mi nombre es Pablo Martorelli y participo como coordinador del grupo de estudios en transporte y tecnología ferroviaria de la UTN regional Buenos Aires, en conjunto con la regional Santa Fe, en los dos posgrados sobre el transporte y soy presidente del Instituto Argentino de Ferrocarriles. Además de otras cosas, que bueno por homenaje al tiempo, no

vamos a hablar. En principio estoy totalmente de acuerdo con las exposiciones anteriores que se refirieron a la temática ferroviaria. Así que desde ese punto de vista tenemos, un punto importante de ahorro de tiempo. Me voy a referir entonces a algunos aspectos que quizás, no fueron del todo contemplados, pero suscribo todo lo que se ha dicho en la temática del corredor de transporte bimodal del puente ferroviario tal como está planteado en varias presentaciones.

Hace 35 años, hablando con el por entonces director nacional de políticas de ordenamiento territorial de la presidencia de la nación, el doctor Juan Alberto Rocatagliatta, ya habíamos planteado el tema del segundo puente entre Chaco y Corrientes y que iba a ser ferroviario, ferroviario y carretero, con un financiamiento de FONPLATA, es decir, el Fondo de la Cuenca del Plata, hace 35 años.

Hace unos pocos años atrás, no recuerdo exactamente cuántos, pero fue antes de la pandemia, hubo un proceso licitatorio que quedó interrumpido precisamente para la circunvalación a Resistencia que además incluía el trazado ferroviario, trazado ferroviario que coincidía maravillosamente con un trabajo que hicimos nosotros en el Instituto Argentino de Ferrocarriles para esa proyección de la Conexión ferroviaria de la línea Belgrano, trocha angosta, con el futuro puente hacia Corrientes y las conexiones ferroviarias en trocha mixta, con un complejo en ambos lados, lado Chaco y lado Corrientes, para hacer nodos logísticos integrales. En el caso chaqueño vinculado no solamente a lo carretero, sino también al transporte aéreo, porque eso iba a estar en zona del aeropuerto, y del lado correntino, donde las dificultades de espacio son un poco mayores, por la naturaleza del terreno y por el avance urbano, también se podía vincular con una estación intermodal que se hiciera sobre terrenos linderos el ferrocarril Urquiza, en el ramal que, como seguramente muchos de ustedes saben, habrá que reconstruir porque quedó abandonado y en estado de desastre y ya sin posibilidades de ingresar casi, a la ciudad de Corrientes. Así que ahí, hay que hacer un proyecto totalmente nuevo.

La vinculación de entre las dos provincias es como se ha expresado recientemente en algunas de las presentaciones, pero, además, está el corredor ferroviario internacional. En esto quiero expresar algo que tal vez no se mencionó. Nosotros planteamos el tema ferroviario dentro del marco integral de una política de transporte, de movilidad, comunicación, circulación y transporte. No somos exclusivistas de la temática ferroviaria. El ferrocarril es parte integrante de un sistema, por lo tanto, tiene que estar incluido. No puede estar excluido. Excluir actualmente a un sistema ferroviario, es realmente una demostración de desconocimiento y atraso. Atraso en lo conceptual, atraso en lo intelectual, atraso en lo profesional. Realmente, es lamentable ver que se excluyan proyectos ferroviarios como ya hemos visto, en el caso del puente Rosario - Victoria, donde un funcionario de cuarto orden, decidió en su momento, modificar completamente el proyecto ferroviario para convertirlo en exclusivamente vial y además cambiar el trazado para hacer imposible la conexión ferroviaria en ese lugar.

Entonces, pensamos que estamos frente a una gran oportunidad porque tenemos un corredor y un eje estratégico en el que Paraguay, la República de los hermanos paraguayos están muy interesados en hacerlo por su territorio. Obviamente, ellos defienden su territorio. Es lógico. Nosotros parece que no defendemos nuestro territorio, porque el corredor de ellos, justamente después cruzaría el río Paraguay al norte de Resistencia y se conectaría con la red ferroviaria que ya tenemos nosotros, con lo cual, estamos en una cuestión totalmente ilógica desde el punto de vista argentino.

Nosotros necesitamos un corredor ferroviario que contribuya a resolver las temáticas, las problemáticas de circulación movilidad y transporte en la región del NEA en vinculación con Paraguay, con Brasil y también con Uruguay. Esto es fundamental y en ese sentido, este segundo puente como también un futuro puente a la altura de Goya, de Reconquista, también sería muy importante que fuese Ferroviario.

La cuestión de las trochas no es significativa porque se resuelve con multi-modalismo. Esto es una cuestión de soluciones tecnológicas bastante sencillas actualmente. Así que no es mucho más lo que quiero decir, sólo mencionar finalmente, que hay capitales internacionales interesados en todo esto, pero además tenemos como decía el ingeniero Sesma el FOSEM, el FOSEM que está alimentado por fondos argentinos y brasileños, pero le estamos construyendo con el FOSEM un ferrocarril a la República Oriental del Uruguay. Nuestros hermanos uruguayos reciben un ferrocarril nuevo financiado por Argentina y Brasil,

no me pongo eso, pero por qué no aprovechamos nosotros nuestros propios fondos para un corredor que les va a servir, no solamente a nosotros, sino también a nuestros hermanos del Mercosur. Muchas gracias. Todo lo que se ha dicho sobre el tema lo suscribo como propio y simplemente, quise contribuir un poco más agregar algún otro elemento, considerando además y no olvidemos, que la capacidad de transporte de una vía férrea equivale a 17 carriles de autopista. Si vamos a hacer una autopista de cuatro carriles, bueno, estaremos ocupando un espacio importante y necesario, pero una vía férrea, que ocupa el espacio de un carril, equivale a 17. Gracias”.

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario – DNV

Muchísimas gracias. Bien, antes de continuar entonces con el listado de inscriptos, vuelvo a reiterar cómo es la modalidad. Actualmente están participando todas las personas interesadas, bien, se toma nota de todas las consultas e inquietudes opiniones y demás. Posteriormente, los ingenieros van a realizar unos comentarios generales de la respuesta general, tengan en cuenta que ya llevamos más y 1 hora en total de participación del público, entonces, sería medio imposible poder responder cada inquietud de manera precisa. Se van a hacer comentarios generales y en el informe de cierre que se publica en la web ahí sí, se van a responder detalladamente cada aspecto, opinión y o consulta. También tengan en cuenta que hay consultas que pueden requerir la interacción en diferentes áreas dentro de la repartición para poder brindar una respuesta precisa sí, pero bueno, entiendo que respondí, va a haber comentarios generales y luego de manera detallada en el informe de cierre.

Muchísimas gracias por su participación y haberse trasladado hasta acá.

Bueno, antes de continuar con el listado de inscriptos, el el Sr. Jorge Mendonça solicita que se registre que, atento a lo que cita Martorelli, respecto a los corredores, que Brasil va abandonando las ideas de inversión ferroviaria por Argentina por la constante negociación argentina de dichas conexiones, queda el comentario registrado.

Sr. Leonardo Ortiz.

No se encontraba conectado ni presente.

Sra. Laura Alcalá. Cátedra de Urbanismo de la FAU.

No se encontraba conectado ni presente.

Sr. Carlos Gustavo Ruiz.

No se encontraba conectado ni presente.

Ing. Miguel Ángel Rosa.

(La primera parte del audio se entremezcla con otra conversación).

“... en el parte particular interesado, quiero expresarme de una manera contundente, un poco teniendo visión de futuro, en la necesidad que han manifestado varias personas acá, en la necesidad de que el futuro puente sea ferroviario. Creo que, a la altura y a la época de los tiempos que estamos, hoy día, es muy necio de nuestra parte no pensar en una conexión ferroviaria con todas las ventajas que ello implica. He escuchado a algunos que se han tomado el trabajo de hacer números, mayores y económicos y me cuesta pensar como profesional, que algunos economistas tiren por debajo lo que sería un desarrollo muy importante para la zona del NEA y si entrar en especificaciones que hicieron de forma ampliada con respecto al interconexión entre países o Pacífico - Atlántico. Así que, ese es mi pedido formal respecto a la primera instancia y el sistema eléctrico que es fundamental para el desarrollo de NEA. Muchísimas gracias”.

Sr. José Alberto Meade. Sociedad Rural de Corrientes.

“Yo me sumo un poco a lo de Federico Palma y Pablo Sánchez. En principio, represento a la Sociedad Rural de Corrientes y a la Coordinadora de Entidades Productivas, que significa esto, es la que nuclea a todas las producciones primarias más importantes.

Y la verdad, quiero hacer dos consideraciones: primero, en la parte ambiental, me sumo a lo que la diputada decía de la Reserva San Cayetano que no figuraba allí, y, en segundo lugar, yo he escuchado muchos técnicos y creo que han sido suficientes. Lo que voy a hacer es expresarme desde el sentido común. Es imposible pensar en una Argentina del futuro, si nosotros mismos no somos capaces de generar un viaducto con todas las características necesarias para que el funcionamiento, no sólo de las dos provincias, sino de la región toda. Y en ese sentido dejamos sentado fuertemente nuestra posición de que sea Ferro-Vial. Sin perjuicio de ello, desde ya quiero agradecer también, estas posibilidades de participación, y entiendo, que desde ya que estamos a favor del puente, siempre y hace rato. Sólo que de esta manera nos parece que no visualizamos, no tenemos la capacidad de pensar en una Argentina distinta, y realmente en ese sentido, recalco fuertemente el pensamiento de todos los sectores. Desde ya, muchas gracias por esta participación y me sumo a todas las otras reflexiones que anteriormente se han dado, sobre todo el punto de vista técnico, en el cual nosotros no nos metemos. Muchas gracias”.

Sr. Martín Jetter. Intendente del Municipio de Riachuelo.

“Me sumo a todos los comentarios anteriores y para no ser reiterativo voy a ir a un punto que no se mencionó. Tengo entendido que ya se ha licitado está en proceso de adjudicación la alternativa Corrientes, que une la ruta 12 con la ruta 5. ¿Es normal que no se haya notificado todavía a ningún propietario ni a la Municipalidad, ya que, en este momento, existen procesos de aprobación, de loteos, de urbanizaciones, clubes de campo etc. en esa zona, precisamente donde vi que está la traza de esta futura ruta? Solamente, esa es mi pregunta, y me sumo a todos los comentarios anteriores, pidiendo que se analice que se incorpore la parte ferroviaria. Muchas gracias”.

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario - DNV

Muchísimas gracias. ¿Alguno más de los presentes que quiera hacer uso de la palabra o los que se encuentren en la sala virtual? Pueden hacerlo por el chat o habilitar sus micrófonos.

Bien, no teniendo ya más inscriptos y personas participantes que desean hacer uso de la palabra, como les comenté hace un ratito, a continuación, van a tomar la palabra los ingenieros de Vialidad Carlos Bordagaray y Sabina Yunis, para hacer una devolución de manera integral a los comentarios y aspectos que se vertieran. Tengan en cuenta que en total fueron más de 1 hora y 10 aproximadamente 1 hora y 20 de comentarios, consultas específicas, observaciones y demás, por lo tanto, todas aquellas respuestas precisas se van a ver reflejadas en el informe de cierre.

5.7.1. Respuesta a consultas

Ing. Carlos Bordagaray. Subgerente de Estudios y Proyectos – DNV.

Vamos a proceder de manera general a contestar las inquietudes.

La barrera anti suicidio que se hizo referencia acá, vamos a tomar nota de eso y vamos a verificar que esté contemplada en el proyecto.

Respecto también a los puestos de control de peso y dimensiones, las balanzas, hay un plan de control de peso de Vialidad Nacional que prevé la instalación de balanzas, que se va a hacer por una licitación aparte. No están incluidos en esta obra.

Vamos a hacer algunos comentarios de las variantes, de la 11 y la 12, aunque no son parte de este espacio participativo. Sobre el comentario sobre la variante de la 12 que llegaba a la RP 5 y su vinculación con la RP 9, la inquietud sobre las obras necesarias y complementarias en esas dos rutas provinciales, se puede hacer por medio de un convenio entre vialidad nacional y la provincia (*no se escucha correctamente*).

Para explicar un poco la configuración, la conexión es dos más dos en autopista, la variante de la ruta 11 en Chaco que también es dos más dos en autopista, y la variante de la ruta 12 que, si bien se prevé un proyecto dos más dos, por el momento por el estudio de tránsito se va a hacer uno más uno. Eso surge de los estudios de tránsito. Cuando se hace el estudio de tránsito, vemos que, del lado de Chaco, por el tipo de circulación que tiene la 11 actualmente, se deriva muchísimo tránsito por la variante. No pasa lo mismo del lado de Corrientes, se va a derivar menos tránsito por la variante y mucho va a seguir circulando por la duplicación que Vialidad Nacional está haciendo actualmente como travesía urbana de Corrientes. Eso está en el estudio de tránsito.

Respecto al estudio hidráulico, el escurrimiento del estudio hidráulico, tendrá la aprobación de los entes hidráulicos de cada provincia, contemplado todo lo que pueda tener y las obras de mitigación.

Y, sobre el calentamiento global y cambio climático, se está haciendo un estudio por parte del BID en las obras hidráulicas, para que todo el proyecto tenga estudiado el impacto por el cambio climático. Es uno de los estudios complementarios.

Respecto al cruce de líneas eléctricas, sí se han contemplado todos los servicios afectados, su traslado, eso se lo podemos responder individualmente. No hay problema.

La variante en la ruta 12, se va a comunicar a los propietarios, estamos analizando la utilidad pública, después se hace la comunicación a los propietarios. Va a ser en breve.

Respecto a por qué no es ferroviario. Primero debemos tener en cuenta la configuración del Estado Nacional. Primero, Vialidad Nacional está dentro del Ministerio de Obras Públicas y tiene dentro de sus facultades hacer obras viales y también hacer la declaración de utilidad pública de la obra vial, lo que significa mucho el trámite para tener, digamos, disponibilidad de los terrenos. La parte ferroviaria actualmente está dentro del Ministerio de Transporte y se maneja con otros parámetros. Por ejemplo, no tiene la facultad de hacer declaración de utilidad pública y la expropiación se hace por ley nacional y provincial.

Al hacer la contratación del proyecto ejecutivo vial, Vialidad Nacional se pone en contacto con los entes que corresponden con la infraestructura ferroviaria que es la ADIFSE (Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado) y Ferrocarril Belgrano ya que nada impedía que el puente vial sea un puente ferroviario. Se consulta cuáles eran los planes que se tenían para hacer un puente ferroviario. Ellos primero expresan que, si bien había planes, tenían que profundizar esos estudios, para ver si a ellos les convenía ese desplazamiento, y aparte, eso conllevaba a una inversión de obras complementarias muy importantes, entre ellos la circunvalación de Barranqueras.

Y, también tenían que hacer una expropiación de 100 hectáreas, calculaban, pero todavía los trámites de esa expropiación ferroviaria no estaban iniciados. Así que, nosotros expresamos que seguimos con nuestro proyecto vial porque era una necesidad que surgía por el estado actual del puente Belgrano.

Así que, (*no se escucha claramente*) quedamos abiertos a la posibilidad de que ellos pudieran actualizar el proyecto ferroviario.

Inga. Sabina Yunis. Jefa División Mitigación. Subgerencia de Estudios Socio-ambientales – DNV.

Únicamente quedó pendiente lo del parque provincial San Cayetano, que, obviamente va a ser tenido en cuenta, va a ser este preservado, pero no se encuentra dentro del área de influencia directa del proyecto en sí.

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario - DNV

Muchísimas gracias Carlos y Sabina, antes de finalizar va a haber un acta del encuentro que se realizó. Todos los que se encuentren aquí presentes y quieran firmarla, lo pueden hacer. Lógicamente la gente que está conectada en la sala virtual, como ya hemos dicho anteriormente, el informe de cierre va a contar con la participación (se corta la grabación).

5.8. Espacio Participativo celebrado en la ciudad de Chaco. Intervención de las partes interesadas

Lucila Macín. Diputada Nacional.

Asiste en forma virtual. No se Conectó.

Hugo Sagger. Diputado Provincial.

Saluda y agradece el espacio de participación. Menciona que el proyecto es una obra muy anhelada, que tuvo discusiones en otros foros, años atrás, la necesidad que ésta se concrete. Necesidad que se potenció en los dos últimos años, en los encuentros del Norte Grande, destacando la importancia del corredor Bioceánico y la necesidad de este segundo puente y que lo vemos cada vez más cerca.

Menciona también su inquietud como vecino de Puerto Tirol, la importancia del proyecto para el parque industrial, consolidado y en crecimiento, y el empresariado de esa localidad, que basa su interés y optimismo de invertir en la región, es la concreción de esta obra y contar con la ventaja del puente y la circunvalación.

Por lo tanto, lo que venía a plantear, se ha evacuado con la exposición que se hizo recientemente del tiempo de ejecución de esta obra, son ocho años y por lo tanto, lo que vamos a tener que morigerar nosotros son las expectativas, porque todos pensamos que luego de transcurrir tanta discusión, de haberse tomado la decisión política correcta, de llevar adelante esta obra, que en muy poco tiempo nosotros la vamos a ver, y en realidad, estamos hablando de no menos de ocho años, así que estimamos que para el año 2030, estaríamos visualizando la utilización de esta obra.

Yo creo que esta obra, desde lo político deberá seguir contando con un fuerte apoyo, para que esa expectativa positiva y diría sobrevaloradas al tomarse la decisión política de llevarla adelante, no decaiga. Creo que ahí va a estar radicada en la consideración social la importancia de darle continuidad y creo que todos los actores políticos tenemos que comprometernos, porque cualquiera sea el espacio que gobierne, cualquiera sea el espacio que ocupemos, esto sea una verdadera política de Estado y que no exista nada que lo detenga y seguramente vamos a encontrar algunas piedras más en el tiempo que falta para el inicio de la misma, pero estoy convencido que si todos empujamos en el mismo sentido, esto va a llegar al final que nosotros todos pretendemos.

Yo recuerdo fuertes discusiones que teníamos con los hermanos correntinos, con la valoración que se hacía de este segundo puente, con la cuestión “ferro-automotor” y creo que eso se pudo zanjar, se pudo avanzar porque creo que... si bien corresponde un análisis como el que nosotros hacíamos, porque la integración podría haber sido aún mayor, creo que lo que se optó como proyecto ejecutivo, que hoy ustedes nos están mostrando, representa el sueño de muchos de nosotros. Si creo, que en algunos de los foros vamos a seguir viendo, esa discusión de la necesidad de la cuestión ferro-automotor. En éste sentido, y luego de haber participado en muchos de ellos quiero transmitir mi alegría porque estamos en el momento que estamos, y fundamentalmente mi compromiso para seguir apoyando esto porque 8 años es bastante tiempo, en la historia de los pueblos es casi insignificante, pero en la relación de las provincias hermanas que somos Chaco y Corrientes y toda la región representa un tiempo donde los cambios económicos y políticos pueden llegar a influir y reitero, acá tenemos que brindarnos todos un espacio para apoyar esto para ser optimistas y que para la política de estado que permita la concreción de esto no sufra modificaciones y ,que, si hipotéticamente, alguna de éstas modificaciones se llevara adelante, no sea sustantiva para que ésta obra definitivamente se concrete.

Estamos acá, agradeciendo el trabajo de todos los técnicos, les manifestaba a los técnicos de los distritos de Vialidad Nacional cuando ustedes exponen la cantidad de trabajos que se hacen para llevar a cabo un proyecto ejecutivo, nosotros no dimensionamos en su total magnitud el trabajo que esto significa. Bueno, creo que esto se puede hacer cuando políticas de estado se anteponen a otras cuestiones... y eso es lo que tenemos que defender, por eso estamos acá.

Gracias y cuenten con nuestro apoyo y espero que este puente lo podamos transitar juntos y disfrutar de lo que también anhelamos mucho, tener una Copa de Mundo en el 2030, lo digo como una nota de color, porque creo que sería para nuestra generación cerrar un círculo que aspiramos, desde 1993 ya se hablaba y se habían marcado con postes la zona de la circunvalación que nuestros vecinos preguntaban para que eran. En la medida que fue pasando el tiempo los postes seguían marcados y entramos en un bache donde no se hablaba de la obra, casi circunstancialmente se hacía referencia. En los últimos tiempos con la decisión política del Gobierno Nacional, con la participación de los gobernadores de ambas provincias y muy particularmente de nuestro gobernador, nos volvió el optimismo y por eso estamos acá.

Muchas gracias a todos y cuenten con el apoyo que podamos tener y con los mínimos apoyos se pueden hacer grandes obras.

Carlos Daniel González.

No se encuentra presente, ni tampoco conectado.

Pablo Martorelli. UTN Buenos Aires.

Buenos días, muchas gracias. Disculpen que estoy sin cámara. Simplemente una reflexión sobre una mención que hizo ayer un funcionario, en el cierre, que implicó una respuesta a todos los que participamos mencionando la necesidad de obra ferro-vial, ferroviaria y carretera. El funcionario nos explicó la diferencia entre los ministerios de Transporte y Obras públicas. Si, es cierto, Vialidad está bajo el Ministerio de Obras Públicas, en tanto que el Ferrocarril como otros medios de transporte, están bajo el ministerio de Transporte, pero la verdad no es una explicación que para mí punto de vista sea realmente aceptable porque nada impide la generación de convenios interministeriales, de hecho yo trabajo en obras que se realizan por acuerdos interministeriales: Vialidad Nacional con ferrocarriles, vialidad provincial y ferrocarriles, hay obras muy importantes que se realizan conjuntamente entre

Vialidad Nacional, con Vialidades Provinciales y el ferrocarril, etc. Simplemente ésa aclaración. No me parece una respuesta muy buena ni muy inteligente decir...” bueno porque es un Ministerio no se hacen las cosas junto con el otro...”

Creo que hubo ayer una demanda muy importante de los diferentes participantes acerca de la necesidad de incluir al ferrocarril en el Proyecto del segundo puente entre las provincias de Chaco y Corrientes. Eso ha quedado muy claro y no hace falta agregar mucho más, salvo la necesidad que haya un diálogo concreto entre dos ministros, inclusive el gobernador, el compañero Coqui Capitanich podría estar llamando por teléfono al Ministro Katopodis y decirle por qué no habla con el Ministro Giulano, se ponen de acuerdo y pueden agregar al proyecto existente el ferrocarril que no es una diferencia grande y lo digo con experiencia tengo más 4700 obras ferroviarias realizadas en el país, en mis 49 años de ferroviario. Sé de qué estoy hablando. Muchas Gracias.

José Sesma. Cabildo por el Segundo puente Chaco - Corrientes.

Muy bien. Gracias Martín. Muy buenos días para todos presentes y los que están conectados virtualmente. Yo represento al Cabildo Abierto por el Segundo Puente Chaco-Corrientes Ferrovial.

En un marco de el corredor bioceánico, en el trópico de capricornio qué dista de 2800 km entre los puertos de río grande y de porto alegre hasta los puertos de ultramar de Antofagasta en el norte de Chile.

Lo escuché atentamente... ayer expuse en vialidad nacional en la costanera dando algunos puntos de vista y hoy no sé si Martín (Zangirolami)... vas a poder poner las...

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario – DNV.

No, no se puede proyectar.

José Sesma. Cabildo por el Segundo puente Chaco - Corrientes.

Bueno perfecto. He presentado algunos proyectos de los corredores bioceánicos.

Lo escuché hoy al gobernador de la provincia de chaco, el contador Capitanich, lo escuché al diputado Sagger, en la cual hemos tenido muchas charlas con respecto a este tema eh... es que un puente así proyectado, bien lo dice, es para una conexión entre 2 capitales de provincia que tienen una población de 800.000 habitantes y más, como bien se dijo aquí, pero es solo una conexión entre 2 provincias o entre 2 capitales de provincias y lo que nosotros tenemos que lograr, o lo que queremos presentar, es una integración regional entre la región NEA y el NOA, o sea, con la región norte grande que a su vez esté integrada con todo el Mercosur, con toda la región del Mercosur. Se han dicho en muchas, en muchas reuniones el motivo por el cual el segundo puente no pueda ser ferrovial, como, por ejemplo, el gálibo de navegación de lo que haría una gran pendiente del lado chaqueño teniendo y basándose con el tema de poniendo ejemplo del puente Zárate Brazo Largo. El puente Zarate Brazo Largo tiene un gálibo de navegación de 50 m... porque van barcos de ultramar. Acá tenemos este proyecto no va a poder superar los 35 m por qué no tiene sentido hacer un puente de 50 m de gálibo teniendo un puente como el Belgrano de 35 m, o sea que, vamos a tener menor pendiente, una... la otra es que las trochas de los trenes del Belgrano carga tienen una trocha métrica de 1000 mm y el Urquiza carga tiene una trocha estándar o media de 1435mm. Hay una gran diferencia, pero hoy, la tecnología ha subsanado ese inconveniente, haciendo trochas mixtas, es decir, poniendo un tercer riel y poder transitar distintos trenes de distintas trochas.

Por qué esto es tan importante. En el mundo entero somos más de 8.000 millones de habitantes de los cuales 4.800 millones lo tiene el continente asiático y otro continente de Oceanía el cual está bastante habitado y que necesitan... a ver, Brasil el año pasado ha superado la producción agrícola, sólo en grano,

superó a Estados Unidos en 300.000 millones de toneladas en sus 3 estados: Río Grande, Santa Catalina y Paraná, sumando también el Mato Grosso do Sur.

El Río Grande tiene una componente ferroviaria métrica. A fin de año, como todos los trenes se termina la concesión y pasa a mano del estado, se está reparando y poniendo en funcionamiento el puente entre Uruguayana y Paso de los Libres, un puente ferroviario, que tiene ya 78 años. A fin de año vuelve a funcionar el tren en esa localidad, o sea, que va a poder entrar.

Tenemos un puente de integración arriba de la represa Salto Grande, entre Salto y Concordia, que es ferroviario y la troncha en Uruguay es estándar. Después tenemos un puente internacional entre Posadas y Encarnación. Hoy ya se ha reparado y se sigue reparando todo lo que es 1200 km de recorrido del Urquiza Cargas que hace 3 meses empezó a transportar arroz y madera desde Encarnación hacia Zárate y el Ibicuy. Qué estoy queriendo decir con esto: Brasil tiene que sacar lo más rápido posible, o sea, acortando distancia, no yendo por el Canal de Panamá que hoy ha bajado su transitabilidad en un 50%, o, salir el estrecho de Magallanes teniendo un corredor bioceánico puede ahorrar más de 10 días. Los puertos de ultramar del Atlántico, por lo general, no superan los 14 m, acá en la Argentina, tenemos 10 m o sea 33 ft. Los de Chile tienen el doble de capacidad, o sea que pueden los barcos de ultramar ir a plena carga 200000 t, en cambio acá queda capacidad ociosa 90.000 ton como máximo pueden cargar y tienen que parar nuevamente en Chile para completar la carga y cruzar el Pacífico, entonces, sí o sí Brasil, por ejemplo, lo va a hacer a través de un corredor bioceánico. El que está muy en boga, y que está trabajando mucho es Paraguay. Paraguay está terminando una ruta y ya inauguró el puente que une a Brasil, que es el Carmelo Peralta, y que, la ruta es una autovía de 512 km, llega hasta Pozo Hondo y pasa directamente a Salta a Misión de La Paz, y va a los puertos de ultramar. Quiere decir que, Chaco, Corrientes sobre todo y Misiones quedarían excluidos lista de éste corredor.

Lo fundamental es el cuidado del medio ambiente con lo que podríamos con el tren bajar la contaminación ambiental con particulado del diésel, segundo, hoy ustedes saben que el diésel subió el martes 12,5%, está alrededor promedio de 412. En Brasil está 500 en litros y en Paraguay está 730. Hoy podemos tener trenes que son máquinas diésel de hasta 2400 HP que pueden ser y ya se están probando en la Argentina a GNC. Soy especialista en hidrocarburo y en gas natural, estamos trabajando con la combinación del gas natural con el hidrógeno GNC en un 70% y llegar a combinar al hidrógeno verde en un 30%. ¿Por qué?, porque el hidrógeno tiene mayor poder calorífico y lo que podía abaratar los costos. Por último, les cierro... el transporte en camiones 9 centavos de dólar la tonelada kilómetro En tren está (no se entiende) centavo de dólar, sí fuera propulsado a gas natural y a hidrógeno estaríamos en 2 centavos, en barcaza está 2 centavos, es decir, lo primero que tenemos que seguir propulsando es la Hidrovía Paraná Paraguay y el corredor bioceánico que sea ferroviario.

Cierro con esto: Suiza hace 30 años hizo una ley que ya está en su constitución en la cual prohíbe el transporte de carga pesada con camiones que pasen de Italia en sea transporte de Italia de Alemania y de Francia que solo pasen por Suiza o sea que no descarguen su mercadería ahí. Tienen que ser esos camiones, suben a trenes de ultra carga. Esos trenes llevan a última milla y ahí bajan. Hay senadores nacionales que en base a esta ley quieren proponer que la Argentina una vez recuperado los trenes los camiones que van directamente a Chile y que entran a la Argentina (que van a destrozar nuestras rutas) suban a trenes, qué va a pasar acá: va a llegar hasta Corrientes y ahí qué hace, se baja del tren y pasa el puente y después tiene que subir al tren o ya pensamos en hacer un puente ferroviario de interconexión bioceánica. Desde ya muchísimas gracias y cualquier duda estoy a sus órdenes.

Laura Alcalá. Catedra de Urbanismo de FAU.

Buenos días. Gracias por permitir este espacio. Yo en realidad, tengo más planteos de interrogantes que cuestionamiento, porque realmente me acabo de enterar de las características del proyecto. Entonces

primera cuestión, me gustaría pedir que, por favor, todo el mundo pueda acceder a toda la información que plantearon acá. Realmente es muy difícil desde este lugar poder mirar los links que compartió la colega cuando presentó lo que hicieron para el estudio de impacto ambiental, entonces, por favor, realmente publicitar todo lo que se hizo para que tengamos más elementos de consideración. Considero que, en el planteo de las tres alternativas de localización del puente, realmente, ésta, seguramente es la más acertada, porque permite dar respuesta a esta necesidad de conexión regional y de conexión interurbana entre las dos áreas metropolitanas. Entonces, partiendo de ahí, considerando (vuelvo a decir, que la localización me parece correcta) porque además las trazas de conexión con las principales rutas, se daría por suelo fiscal, que está en manos de la provincia del Chaco y del municipio de Corrientes, con los planes de Santa Catalina y el del ex Campo de Tiro en el Chaco, considero que, si somos capaces de tener una buena planificación, realmente puede llevar a buen término el desarrollo futuro de nuestras ciudades.

Sin embargo, me surgen estos los siguientes cuestionamientos: por un lado, del lado del Chaco estamos en un tramo muy bajo, muy sometido a las fluctuaciones del valle de inundación del río Paraná, entonces, no me queda claro, cuál es el tramo de viaductos. Me preocupa que se hable de en gran parte de terraplenes, eso va a operar como un gran cierre al flujo del agua cuando estemos en momentos de inundaciones, entonces creo que tiene que estar perfectamente definido el tema de los viaductos. Creo que no basta sistemas de alcantarillado, ya tuvimos muchas experiencias, lo mejor y más inteligente que podemos hacer es dejar correr el agua. Y, considerando que esta obra es tan necesaria desde el punto de vista urbano, me preocupa que en los estudios que se hicieron de impactos posibles no vi muchas referencias a los impactos urbanos. Claramente, esta obra va a invertir las tensiones o las líneas de crecimiento de ambas ciudades, promoviendo la expansión hacia el sur. Y en esta expansión hacia el sur en el caso de Resistencia vamos a estar promoviendo una expansión hacia un área, que la misma normativa de la Administración Provincial del Agua indica que era un parte inundable, en una zona que hoy no existe sistema defensivo. En el mismo sentido, me entran dudas y quisiera que alguien me explique, por qué se eligió como nodo la Avenida Urquiza. La Avenida Urquiza está justamente en un área baja y anegable, cuando se podría haber elegido, digamos, otra de las avenidas que Resistencia tiene, todo un sistema de avenidas que son bordes de chacra. Bueno me gustaría que me expliquen ese criterio, eh... luego, lamento no tener más elementos que los renders que estoy viendo y que los cortes que mostraron. también en el sentido de que este puente lo tenemos que pensar en su uso interurbano, me pregunto, si realmente los estudios de flujos de movilidad se consideró alguna política que vaya más allá del transporte vehicular. No, no veo aquí referencias al transporte público, sea autobuses, tranvías, animémonos a pensar... realmente más allá, veo solo 2 carriles en cada sentido y entonces, me pregunto cómo vamos a resolver el transporte pesado que tiene que dar respuesta a las necesidades de interconexión regional y la movilidad cotidiana. Pensemos que, en la zona sur de Resistencia vive el 60% de la población. Me refiero al sur de la avenida 9 de Julio, por tanto, claramente, podemos pensar que toda esa población, cuando esté este sistema, va a preferir cruzar a Corrientes por el sur, sobre todo si estamos pensando que algún día se va a poblar el ex Campo de Tiro. Sí Corrientes también está propiciando, con el plan de Santa Catalina poblar el sur, tenemos que pensar que acá la conexión interurbana va a ser cotidiana, como la que estamos viviendo en el puente Chaco Corrientes. Entonces no podemos no considerar una política de transporte público que vincule ambas ciudades. Bueno, por ahora sólo eso y como verán, son más preguntas pero que considero fundamental tenerlas en cuenta.

Martín Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario – DNV.

Previamente a continuar con el listado de oradores hay 2 comentarios en el chat de la sala virtual por un lado **Pedro Vila** señala que es perfecto del servicio de tráfico marítimo. De ser posible, podrían ampliar información sobre si está previsto dentro del Proyecto, la señalización, balizas de la defensa y pilas del puente y las señales de aproximación a aguas arriba y aguas abajo, boyado con intervención. La consulta es para poder gestionar el tráfico de buques que naveguen en la jurisdicción de esta autoridad marítima. Gracias, queda registrado Pedro su comentario.

Por otro lado, el comentario de **Manuel Cáceres** que señala una propuesta para transmitirle lo importante que sería que el proyecto de la superestructura del puente ya considere el tendido de la futura vías férreas y señala también, que se refiere a que estas participaciones son en representación de la Federación Argentina de la Ingeniería Especializada (FADIE) y del Consejo Profesional de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores de Corrientes.

Gustavo Vexelman.

Quiero reforzar la idea expuesta ayer, la primera, siempre destacando que no he visto en la exposición cuando se realizaron las verificaciones a caudales hidrológicos, una verificación a caudal de recurrencia milenaria. Esto tiene bastante importancia con el proceso de erosión y el proceso de erosión y sustentabilidad de las superestructuras. Así se había hecho ya en los estudios del siglo pasado con el puente general Manuel Belgrano. Esa es mi primera cuestión a tener en cuenta a reforzar en los estudios técnicos. En segundo lugar, vuelvo sobre el tema de las calzadas del lado de la margen correntina, a partir de la intersección del viaducto del puente con la ruta 12, la ruta 12 digamos la ruta 12 del sur, la ruta 12 previa al kilómetro 1.030 donde va a tener su intersección de un sistema de 2 + 2 a 1 ... según la información que la voy a leer: *“ejecución de una calzada indivisa bidireccional, entre la ruta 12 y la ruta provincial número 5 de manera de dar continuidad a la primera sin atravesar la ciudad de Corrientes que se inicia aproximadamente a 500 m del distribuidor de la interconexión con esta ruta nacional número 12”*. Estoy citando la ruta 12, en el sector sur. Eso quiere decir que después de pasar de un sistema direccional 2 + 2 pasamos a uno bidireccional 1 + 1, por lo tanto, estamos haciendo una compresión un cuello de botella de todo el flujo de tránsito que va a circular por todo el complejo de interconexión Corriente - Gran Resistencia y Gran Corrientes, que se va a encontrar primero con un cuello de botella de aproximadamente unos 10 km hasta llegar a ruta 5. Cuando llega a la intersección de ruta provincial número 5 en la ciudad de Corrientes, quiero destacar que la ruta 5 de este momento se está haciendo una obra importante que una obra que va ser de la característica de una autovía. Tampoco está previsto una intersección con la calidad adecuada. Es decir, la intersección ahí va a ser muy compleja. Luego tenemos un tercer punto de conflicto que sería la rotonda que une la ruta provincial número 5 y la ruta provincial número 9 ya que se pretende utilizar el tramo de ruta número 9 hasta unir nuevamente con la ruta número 12. Esa ruta, esa intersección, esa rotonda está a nivel. Y por último, la ruta provincial número 9 que no tiene características de, llamémosle, de una ruta nacional, todo lo contrario, de una velocidad directriz muy inferior a la que fue proyectada incluso en la ruta 12, la 11, o la 16 vamos a desviar todo el flujo de transporte, estamos hablando del orden de tres mil camiones diarios, por una ruta provincial que seguramente no la va a poder soportar, pero además esta ruta funciona como una circunvalación y vamos a encontrarnos con un nudo tremendamente complicado en la entrada de la localidad de Paso de la Patria. Entonces en la evaluación de tránsito que se ha hecho, uno intuye que hay una evaluación de un tránsito que, quizás no tiene en cuenta la influencia puntual de los fenómenos locales. Entonces un fin de semana agradable, la localidad de Paso de la Patria en la localidad vacacional, las localidades que están incluso al este de Paso de la Patria son vacacionales Vita y Bate etcétera, hay una afluencia de público y además no hay una “justipreciación” realmente de la necesidad de dotar a ese cordón de circulación extra urbano del lado de la margen correntina de la calidad que se merece. Sí

vemos que del lado de la provincia del Chaco se están haciendo bien las cosas. Ya incluso se da el proceso de licitación la interconexión entre ruta 11 y ruta 16. Así que, quisiera reforzar esa idea y, por último, como usuario, dejar prevista las áreas que requieran las autoridades de las fuerzas de seguridad o las fuerzas y/o, las oficinas de control de ambas provincias y/o municipios llámese también las nacionales como el caso de SENASA, como el caso de la AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL, etcétera... etcétera que como vemos en el puente Belgrano son un amontonamiento de instituciones que lo único que hacen es perjudicar la fluidez del tránsito. No tienen el espacio suficiente para desarrollar sus actividades entonces, la pregunta es: ¿quedará espacio suficiente para crear áreas de control, verificación y/o registración de lo que haya que hacer sin molestar a la fluidez del tránsito?

Agradezco la oportunidad nuevamente y muchas gracias, sumándome a varios conceptos antes de vertidos.

Carlos Gustavo Rubín.

Agradezco la participación. Yo voy a este encarar algunos temitas que ya los puse en el chat del punto de vista legal y sobre todo ambiental eh... Técnicamente esta consulta que se está realizando que nos están dando esta oportunidad no es una audiencia pública, no está inscrita en ningún procedimiento administrativo de evaluación de impacto ambiental o algo por el estilo, sino que se trata de recoger las inquietudes, me parece perfecto. Ahora, no existe ninguna ley provincial de Corrientes, donde a mí me interesa, que autorice la realización del puente, es decir, en Argentina por el artículo 124 los recursos naturales son de las provincias, y solamente una ley provincial podría autorizar la realización del puente y la afectación de las tierras y del agua ¿no?, por supuesto. Y en el caso de los municipios también en Corrientes tienen autonomía y tendrían que haber ordenanzas específicas que autoricen toda la realización de la obra, pero, además, de acuerdo a lo que hemos visto en la presentación, no hay una aprobación del estudio de impacto ambiental, o sea, no se finalizó el proceso administrativo nacional de la evaluación de impacto ambiental. Pero además, debería hacerse por la normativa local en Corrientes, la evaluación de impacto ambiental en ante el Instituto Correntino del Agua y el Ambiente para que Corrientes también cumplimente su normativa interna, ¿Por qué? porque cualquier juez podría después con una medida cautelar, un amparo, paralizar la obra hasta que se cumplimente este requisito tan importante que significa el trámite de evaluación de impacto ambiental de acuerdo a la ley 5.067 de la provincia de Corrientes que no se ha hecho. No hay ley provincial, con lo cual, el marco legal del punto de vista de Corrientes es prácticamente nulo. ¿Y esto qué hace? ¿Por qué es importante? porque Corrientes está totalmente perjudicada con este puente. El puente no es solo para la ciudad de Corrientes Capital y Resistencia, el puente es para toda la provincia de Corrientes y todo el norte que tiene que conectarse la Mesopotamia con el norte argentino. Y hacerlo solamente vial prescindiendo del corredor ferroviario al puente, significa condenar a la provincia de Corrientes prácticamente para siempre, ¿Qué posibilidades tiene la provincia de Corrientes que se haga otro puente? ¿o que se adicione, una vez hecho este segundo puente, las vías férreas que son necesarias para que Corrientes tenga una conexión con el Belgrano cargas y eventualmente con el corredor bioceánico?

Simplemente, ya con esto cerrado, Corrientes tiene solamente una conexión ferroviaria con Brasil a través del puente con Paso De Los Libres, y la otra es una conexión con Entre Ríos. Pero no hacia el norte, entonces acá hay una decisión que se ha tomado prescindiendo los intereses de la provincia de Corrientes que es dejarla afuera de la conexión ferroviario. Y esa decisión no fue evaluada ni por la legislatura de la provincia de Corrientes, ni se hizo los estudios de impacto ambiental, por lo tanto, podría darse el caso que el próximo gobernador de Corrientes o quien sea, al no haber una legislación y defendiendo realmente los intereses de Corrientes como tiene que hacer sólo paralice la obra hasta que

se consiga la financiación para hacerlo ferroviario y que realmente la obra sirva para toda la provincia y no solo para la ciudad capital. Eso es todo, muchas gracias.

Nadia Boscarol. Fundación Humedales.

Gracias muy buenos días. Bueno, en primer término, agradecer el espacio participativo y reconocer la importancia y la necesidad de la obra siempre a veces como organización socio ambiental nos miran como que nos vamos a oponer, no es el caso.

Estuvimos viendo lo que hay de los estudios de impacto ambiental y nos vamos a enfocar, en realidad, en la parte que atraviesa el sitio Ramsar y el valle de inundación del Paraná, sobre todo para el lado del Chaco, que es donde está éste humedal de importancia internacional eh... En ese sentido eh... lo que no vemos es un poco la sintonía fina que está faltando, ¿no es cierto? ¿cómo se aplicó la jerarquía de mitigación? Se puede ver en el estudio complementario de los de los servicios ecosistémicos unas referencias a la jerarquía a la mitigación para las cuestiones de impactos sociales, pero no así para los ambientales en particular. Y en ese sentido, bueno, se supone que un estudio hidráulico que justifica la localización y el tamaño de las alcantarillas, de todos modos, el estudio hidráulico en sí no lo encontré disponible en el estudio de impacto ambiental. Sé que son estudios muy largos y complicados para poder bucearlos en profundidad, pero se entendería que hubo una justificación.

Nosotros hemos trabajado mucho en Victoria, estamos trabajando y la verdad es que la obra el viaducto Rosario Victoria del lado entrerriano, el impacto ambiental y social también ha sido tremendo porque facilita además de cortar la escorrentía, facilita muchísimo el acceso de la gente a ese territorio con los consabidos y consecuencias de incendios. Entonces en concreto, para no extenderme demasiado, nos parece muy importante que se considere el inventario de humedales, la provincia tiene hecho el nivel 3 en los estudios de impacto ambiental se refiere al nivel 1 y el nivel 2 preexistentes. La provincia hizo el nivel 3 que es reciente del año pasado, por eso posiblemente no apareció, pero la necesidad de profundizar en el en el último nivel del inventario de humedales porque esto permite conocer a fondo las características, poder zonificar el área en particular. Y a su vez sería importantísimo como parte de la compensación o de la mitigación en realidad que se pueda apoyar, que se haga el plan de manejo del sitio Ramsar Chaco, que no tiene hoy en día un plan de manejo y eso sería importante, incluso como mitigación de lo que puede ser la venencia de las urbanizaciones desde el norte hacia el sur por medio de la zonificación que pueda emerger de este plan de manejo, eh... Por ejemplo, no están (o no encontré a lo mejor están), ¿qué va a suceder con los préstamos? ¿van a quedar canteras de los préstamos que se hagan en el lado del sitio Ramsar? esto es peligroso, estamos cansados de ver gente que se ahogan en las canteras que quedan abandonadas entonces no vi si había remediación de estos préstamos y otro tema preocupante, era la urbanización del ex Tiro Federal porque esto va a implicar, es una zona también inundable, y va a implicar un aumento en la cantidad de terraplenes y esto va a afectar también el humedal. Entonces no estamos seguros si es adecuado una urbanización ahí, y que se considere como va a afectar específicamente a al a las humedades.

Finalmente, por un par de detalles que, por ejemplo, en los planes de monitoreo lo que se refiere, está bien que se consideró como hábitat crítico, como manda el BID, nosotros hemos trabajado mucho con el BID en la actualización de sus normas de desempeño ambiental y social que se aprobaron el 2021 y, de hecho, nos enteramos a tiempo de esta audiencia por parte de ellos porque nos llegó antes de ayer, entonces era un poco difícil poder participar efectivamente con tan poco tiempo de antelación. Pero lo que quería decir es que por ejemplo están los planes de monitoreo, pero no hay umbrales sobre los cuales, cuando uno detecta en el monitoreo, que una afectación, a partir de qué umbral uno actúa y cómo actúa, no es cierto, cuando se detecta eso.

Bueno, sin extendernos más lo que queremos es decir que estamos a disposición para colaborar y seguir en esto que me parece que falta es la sintonía fina del estudio de impacto ambiental. Muchas gracias.

Mónica Ana María Rojas. Cooperativa La Rubita.

No está conectada, ni tampoco se encontraba presente.

Ramón Vargas.

No está conectado, ni tampoco se encontraba presente.

Laura Alejandra Chavarri. Fundación Tierra de Bien.

No está conectada, ni tampoco se encontraba presente.

Luis Alberto Pavicich. Cooperativa Luz del Mercosur.

No está conectado, ni tampoco se encontraba presente.

Aníbal Daniel Godoy.

Buenos días a todos los jefes distrito y a todo el público en general. Bueno, yo creo que es el ámbito oportuno hacer algunas acotaciones, no precisamente al proyecto que creo que es un proyecto muy bueno, a pesar de profundizar algunos temas en particular. Pero sí me preocupa, que no llegué a ver la longitud, los metros que están entre pilas y pilas principales donde el canal de navegación si alguien me puede aclarar porque yo vine afuera y no tuve tiempo ni ver la maqueta ni tener acceso al proyecto. Pero es importante para ver cómo van a franquear las embarcaciones para pasar este tramo. Que no tengamos los problemas que tenemos hoy, en los trenes de barcasas, no es cierto, para franquear que tiene de 180 m de eslora más el empuje tiene que desarrollar una resolución de Prefectura. Y es un tema muy complejo que hay que verlo, si tienen las defensas suficientes, de qué forma están calculada las defensas ante el impacto de las embarcaciones, el puente principal. Que no tengamos como hoy que aún están inconclusas (no sé si han empezado) las defensas de las pilas principales que a veces los mueven los pontones y franquear el puente Gral. Belgrano, con caudal alto, es muy difícil. Tiene que tener mucha potencia el empuje, acá hemos tenido muchísimos choques de embarcaciones de bandera paraguaya que no viene con los empujes con potencia suficiente y no llegan a franquear y tienen que chocar, a veces, las defensas. Por eso, es imprescindible que la defensa se haga lo antes posible y, obviamente, tener previsto en el proyecto para este futuro puente, porque hay una fórmula internacional que da cuenta a la manga a la eslora de la embarcación que va a pasar tiene la amplitud de salud principal como de Goya Reconquista. Entonces, lo que yo digo es que realmente en este proyecto, no sé precisamente cuánto es la longitud libre y el gálibo de navegación ya se ha tenido 35 y pico metros, pero lo importante es el ancho de veril a veril, cuántos metros son, y para qué capacidad de tren y barcaza está habilitado o, si tenemos que volver a poner en vigencia lo que tiene hoy las retenciones de prefectura. Creo que por ahí estuve intervención a un prefecto alguien vinculado a la navegación perfectamente conoce los problemas del Belgrano y ruego, hacemos votos, para que cuanto antes se haga la defensa porque las polleritas (creo que está el jefe de distrito acá) de pre moldeados ya algunas están sueltas y no se han repuesto. Entonces necesitamos que esta defensa se haga lo antes posible. Y para el proyecto nuevo que se considere una luz de navegación importante considerable con la que sea compatible con los trenes de barcasas que están en navegación hoy en nuestra provincia. Nada más, eso, agradezco a todos, la oportunidad que me han dado de manifestar algo muy importante y estamos a tiempo de aportar este granito de arena para lograr un mejor proyecto. Gracias.

Jorge de Mendonça. Asociación intermodal de América del Sur.
No está conectado, ni tampoco se encontraba presente.

Héctor Lago.

Buenos días a todos y gracias por la participación. Yo no represento a ninguna organización, soy un vecino prácticamente el primero, el segundo productor dónde va a ser cabecera, el puente digamos. También a mi derecha el vecino lindante, somos linderos y atraviesa de la separación de los campos. Mi preocupación es de orden general que fue muy bien expuesto por 2 personas de femeninas, que hablaron anteriormente, está relacionada un poco con el tema de la estructura de la obra. Obviamente que carezco de toda la información técnica porque no vi ni maqueta no sé si es una información técnica que está disponible para el público en general, pero me parece de mucha trascendencia si vamos a ser afectados en la zona, por un terraplén. Como sabemos que es zona baja y de elevación y vamos a quedar aislados al sur del sur de ese terraplén. No sé concretamente si el puente viene por elevación con tierra o comúnmente terraplén en la zona de apoyo en nuestra zona de producción o viene por sistema elevado. Tiene a mi criterio mucho impacto, no solamente del escurrimiento del agua que de por sí es muy importante para la zona, sino que los productores fundamentalmente ganaderos de aquella zona hacia el sur, tenemos convivencia con el agua en la sequía y en las inundaciones. Y el escurrimiento del agua es un factor y el otro factor es la evacuación. En épocas de emergencia de grandes crecientes, gran parte de salida de ganadería es por arrees, buscando partes altas y saliendo hacia norte donde transcurre hoy la vía. Un factor no menor, porque no me imagino cómo sería nosotros cruzando los terraplenes, a un puente no sé a qué altura de nivel va a pasar y la amplitud de viaductos que puede haber para ese tipo de tráfico. Tengo entendido por comentarios, así extraoficiales, que en la zona de la ruta 62, la ruta provincial que es la que impacta al cruce con la propiedad mía y del vecino, va a ser una especie de túnel, hablando en común. No sé si eso es suficiente para evacuación, pero nuestra evacuación con ganadería no está hacia el lado de la ruta 11 o por el otro lado, venimos hacia lo que hoy es Vilela porque estamos a pocos metros de tener acceso a asfaltado y tráfico de camiones y demás yerbas.

Bueno esta es una preocupación, los 2 impactos de escurrimiento de las aguas y también que se tenga en cuenta este tema de la evacuación de la producción, digamos, en época de emergencia. Eso es todo mi aporte. Gracias.

Isaac Eduardo Winivezki.

Soy habitante del paraje Dellamea, conocido así, que está en Puerto Tirol sobre el límite de Fontana. Represento a un grupo de vecinos y a mi familia. Nosotros tenemos un emprendimiento en lo que es la entrada al Paraje Dellamea, sobre el fondo, sobre el Río Negro, tenemos un emprendimiento donde nos hemos asentado con nuestras casas y hemos hecho un proyecto de un loteo, que está aprobado por catastro de la provincia y catastro de la municipalidad de Puerto Tirol. Nosotros, no sé por qué nos vemos afectados, todos los vecinos de esta franja por la traza que nos han indicado ahora que va a ser. Todos los vecinos del lugar de añares los Barberel, los Dellamea, los Cogutti, todos los italianos que en esa época estaban ahí, yo residí hace 8 años, no más ahí, sabían que la traza iba a pasar por el camino vecinal donde están los cables de media tensión, o sea, el camino al que me estoy refiriendo va desde la ruta 16 hacia la ruta 11 ¿no cierto? la vuelta esa. El camino propiamente dicho desde el Río Negro hacia el camino que une Fontana con Tirol, el camino viejo, ahí estamos nosotros y de repente, nos enteramos que la traza pasa abriéndose, o sea, de lo que es el enclave de la ruta 16 donde está el camino derecho cruzando el río, el camino sigue derecho hasta la iglesia que una capillita que hay ahí. Resulta que el camino se abre un poco en la ruta 16 viniendo, de la ruta 16 y hace como una comba así, para luego

retomar, dejando este camino, que ya hay una traza natural que estaba ahí, y que todos los vecinos sabían que por ahí iba a pasar esta obra, resulta que pasa más atrás. Esto a nosotros nos afecta porque nos partió el loteo a la mitad, porque la obra tiene 120 m, no solamente a nosotros sino todos los vecinos que son 6, 7 vecinos hacia este lado, agricultores todos, se ven afectados porque son lotes chicos minifundistas, que al momento de la construcción van a quedar su fundo, su terreno, inservible, esa es la verdad.

También nos preocupa la altura que pueda tener la ruta ahí. No sé si se entendió cuál es la problemática, o sea, hay un camino existente y resulta que se corren unos 150m, 170m más atrás e inclusive, les cuento que del loteo hay muchos terrenos vendidos hay casas hechas, inclusive de un arquitecto el arquitecto Locatelli que tiene su casa ahí y yo creo que la obra la obra debe tener informe de catastro viejo, porque nosotros estamos ahí hace 10 años construyendo haciendo cosas haciendo un loteo, una experiencia comercial y nos pasan al medio. Eso es lo que yo quería manifestarle señores Jefe De Distrito, que yo creo que no nos han tenido en cuenta, no han ido al lugar, no han ido al lugar, no han pedido los informes porque en catastro están los informes de que nosotros vendemos terreno ahí. Hay muchos terrenos vendidos. Que catastro o alguien nos haya dicho: “no mire... acá va a pasar una obra pública” ... me entiende. Eso es lo que quería manifestar en esta audiencia, que objetamos que deben de ser unos 2.000 m que se tiran para allá, teniendo un camino que debe tener 60 m, más lo que está afectado por el servicio de los cables de media tensión que nosotros no podemos construir adelante ni los vecinos que están. Ustedes van a lugar van a ver que todas las casas están retiradas porque todos sabían que ese sector iba a ser ocupado por esta obra.

Bueno, eso es lo que quiero manifestar no sé si sirve o no.

David Valderrama.

Vengo en representación de fundación humedales. Es un poco complementar lo que lo que ya comentó mi compañera. Como mencionó, venimos trabajando junto con organismos de financiamiento internacional, en particular con el BID participando en la revisión de las salvaguardas ambientales y sociales y teniendo en cuenta los estándares ambientales que ya tienen incorporado y mucho más a raíz de esta modificación el BID dimos un paso más nosotros y lo que hicimos fue coordinar unos espacios participativos. Elaboramos un documento para el abordaje de los humedales en la implementación de estas salvaguardas y las normas de desempeño. Bueno, trajimos algunas copias, por supuesto, para ponerlas a disposición, pero lo que quería comentar es dentro de este documento que lo realizamos junto con el Ministerio De Ambiente De Nación con universidades y expertos con la academia con de representantes de la gestión, lo que buscamos es, bueno cómo hacemos en estos casos de grandes obras de infraestructura para evaluar el impacto en los humedales. Algo que hablamos en la guía, es una mirada del paisaje no solo de del paisaje a nivel conceptual sino desde el paisaje de humedales, que como menciono mi compañera, este paisaje de humedales ya está mapeado por el Ministerio de Ambiente de Chaco para la zona del sitio Ramsar. Por lo tanto, el comentario que pueda ser utilizado como capa como herramienta, porque esta mirada del paisaje de humedales lo que hace es entender cómo están interconectados los humedales, es decir, el impacto del terraplén que va a cruzar por los humedales cómo afecta al resto y hasta donde tengo que mirar para poder entender el impacto. Lo que es el Plan de Manejo el sitio Ramsar, es fundamental que puedan apoyar la concreción de este plan de manejo porque es un apoyo al ordenamiento territorial y a poder abordar participativamente lo que va a ser una posible expansión urbana, lo que va a ser un cambio en las modalidades de uso del suelo, a raíz de estos, de este terraplén, posibles bajadas que puedan tener en áreas que antes nos esto no ocurría. Y en relación a los documentos que tuvimos acceso, quería hacer unos comentarios que tienen que ver en relación al impacto en los pescadores artesanales. Se menciona como de alta prioridad el

impacto que va a tener, lo que no se entiende o no pude encontrar, es finalmente cómo se va a mitigar el impacto. Se habla de que, bueno, habrá otras áreas para la pesca, lo que creemos que desde el comienzo se tiene que mapear dónde es que hoy pescan estos pescadores y dónde es posible que ellos puedan cambiar el área. Y eso necesariamente tiene que ser con participación de los pescadores, no sé si hay alguien en la sala, pero por experiencia de trabajo que estamos haciendo en la Reserva de Usos Múltiples de Victoria, en muchos casos hay que ir al a los pescadores más que citarlos a espacios donde posiblemente por distintas razones no lleguen a participar. Y lo que nos sucede es que hasta que uno no llega al territorio y no llega al hablar con ellos no termina de entender cómo funciona, se cree que tiene muchos datos entonces bueno, en concreto, sería eso hacer un mapeo de dónde se está pescando y cuáles son esas áreas donde se reubicarían.

Con respecto las alcantarillas que se mencionan creemos que en lo que respecta pasafaunas debería estar desde el comienzo del proyecto especificado el tipo de pasafauna en relación a la fauna que ya fue identificado en el documento de hábitat crítico, que también está disponible. Desde el comienzo del proyecto ya se identifiquen los distintos tipos para que luego no queden obsoletas o no cumplan la función que deberían cumplir.

Por último, es una pregunta con respecto a los subprogramas que mencionaron entender quiénes estarían a cargo de la ejecución de esos subprogramas y en concreto, con respecto a la conformación por ejemplo de brigadas ante posibles fuegos incendios que se produzcan a raíz de esta nueva obra o derrame de sustancias contaminantes que ya exista un plan de contingencia sería lo ideal y la unidad ejecutora para el plan de contingencia. Eso es todo. Muchas gracias.

Rubén Enrique Cohan. Presidente de APYMECH (Pymes del Chaco).

Voy a tratar de hacer muy breve. Simplemente hacer una acotación con respecto al tema del puente en la parte ferroviaria. Nosotros entendemos que es fundamental y no debe ser excluyente en el proyecto. Deseo aclararle que hay un fondo del FOCEM, fondo para la convergencia Estructural del Mercosur que puede cubrir hasta el 85% del costo de lo que sería la obra complementaria de la parte de ferroviaria, en el cual, de un cálculo aproximado, este, que tiene hecho Cabildo Abierto, acá que está conmigo acompañándome el ingeniero José Sesma saldría 200 mil millones de USD más. El cual el 85% cubriría este fondo Sólo Argentina debería devolver 22.000 millones de dólares, porque el 85% es lo que pondría el fondo. Así que, desde este punto de vista, creo que prácticamente no sería ningún costo adicional a lo que costaría hacer el puente que se podría financiar con el FOCEM. Eso quería agregar para que se tenga en claro que los gobernadores de las provincias, los gobernadores de Chaco y Corrientes podrían recurrir ellos personalmente directamente no a través de los diputados del Mercosur para pedirle al FOCEM, que este fondo que son aportados por todas las provincias del Mercosur aporta al FOCEM, entonces el FOCEM está justamente para este financiar luego en forma de subsidios sin devolución de los fondos para esta obra. Eso era todo, muchísimas gracias.

José Sesma. Cabildo por el Segundo puente Chaco - Corrientes.

Quiero aclarar que no son 200 mil millones de dólares sino 200 millones de dólares de los cuales la Argentina solo va a tener que acordar 30 millones de USD.

Gonzalo Castaño. Productor de la zona.

Yo vengo observando desde hace un tiempo largo como desde la defensa sur a la altura de Puerto Vilelas se ha ido poblando toda la zona que es totalmente inundable. Yo no sé si por desidia del municipio que permite la urbanización, pero realmente se ha hecho una urbanización muy muy grande desde la defensa sur hasta el camino que va al Paranacito, No sé si la han evaluado, entonces, mi pregunta es:

¿no han observado eso? y si no se plantean que dice podría aprovechar el terraplén en ese último tramo como para proteger toda esa gente de posibles inundaciones. Aprovechar la obra del terraplén de acceso al puente para ir modificando la estación de bombeo al otro puente sobre el Arazá y ver ese problema habitacional que va a ser muy grave porque hay miles de personas que están viviendo en esa zona totalmente inundables. Nosotros sabemos que crece el río es un drama y para toda esa gente porque no tiene dónde vivir y terminan en chozas de plástico. Eso nada más, que sería bueno que lo contemplen o que lo evalúen porque cada vez va creciendo mucho más.

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario – DNV.

¿Alguien más de lo presentes desea hacer uso de la palabra? Por el momento en el chat no vemos ninguna otra persona de las más de 50 que en su momento estuvieron conectadas solicitando hacer uso de la palabra.

Bien, por lo tanto, antes de finalizar, van a volver a tomar la palabra los ingenieros de la Dirección Nacional de Vialidad para hacer algunas aclaraciones generales. Recuerdo que en total fue más de 1:20hs de exposiciones por parte de los presentes, como también de lo que se encuentran conectados, por lo tanto, el detalle de las respuestas se encontrará en el informe de cierre que se publicará en el sitio web de la repartición en el mismo lugar donde se inscribieron, como así también va a estar en el informe de cierre las presentaciones que se expusieron en la jornada del día de ayer en la ciudad de Corrientes y en el día de hoy que son exactamente las mismas porque es el mismo proyecto.

5.8.1. Respuesta a consultas

Inga. Sabina Yunis. Jefa División Mitigación. Subgerencia de Estudios Socio-ambientales – DNV.

Bueno, empezamos con las ambientales y sociales y después seguimos más con las técnicas.

Bueno, una pregunta que surgió fue el tema de audiencia pública, quiero aclarar que esto no es una audiencia pública es un espacio participativo, una consulta a requerimiento del Banco Interamericano de Desarrollo, o sea, que tiene otro alcance y otro carácter. La audiencia pública será realizada posteriormente y las autoridades de aplicación provinciales tanto de Corrientes el ICAA como el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial de Chaco, convocarán de acuerdo la fecha que ellos crean conveniente y el espacio. Luego de esa audiencia pública, ellos emitirán la licencia ambiental con sus condicionantes y sus revisiones, digamos. No es que estamos haciendo una infracción a la ley, sino, que es otro tipo de espacio en el que estamos hoy presentes todos.

Bueno, con respecto a las consultas de Fundación Humedales la primera tenía que ver con la jerarquía de mitigación, cómo se había aplicado en la evaluación de impacto. Fue intrínseca digamos a todas las evaluaciones de los distintos impactos, pero mencionando dos puntualmente, por ejemplo, en el caso de la forestación, se tuvo en cuenta digamos la menor afectación de la forestación posible, o sea, ahí estaríamos minimizando las afectaciones y en el caso que no se pudiese pasamos a la compensación o sea ahí tenemos un caso de jerarquía. Con respecto, por ejemplo, a la afectación a las personas a la afectación de tierras, en el Barrio Esperanza también se trató de evitar lo menor posible se hicieron algunos corrimientos de traza, pero todo no se puede evitar y mitigar, entonces también se prevé compensaciones en esos casos

Con respecto a la consulta del inventario nivel 3, bueno el estudio de impacto ambiental tiene fecha de finalización del 2021. El BID está haciendo algunos estudios complementarios y seguramente tengan en cuenta algunas actualizaciones como puede ser la del nivel 3. Una de las acciones previstas para el plan de manejo del sitio Ramsar Chaco es justamente su elaboración y que pueda contener un plan de manejo específico y el BID también está trabajando en este tipo de plan.

La consulta que tiene que ver con los yacimientos. En el estudio se prevén algunos yacimientos posibles digamos, pero eso queda a cargo de la contratista la ubicación y se utilizará canteras comerciales habilitadas o no y también la utilización de esos de esos yacimientos está en evaluación de tanto de minería de las provincias como de ambiente.

Las consultas que tienen que ver por ejemplo a las urbanizaciones, ambas ciudades tienen ya su expansión de por sí previstas hacia el sur, eso ya sucede actualmente, corresponde a otra área es el tema de urbanización que no es Vialidad Nacional, el proyecto del puente está contemplado directamente en sus políticas de ordenamiento.

Con respecto al plan de monitoreo, que no cuenta con umbrales, el plan de monitoreo sí cuenta con todos los parámetros que se le requerirá a la contratista ir monitoreando. Los umbrales el contratista los incluiría en el plan de manejo final que tiene que presentar tanto a Vialidad Nacional como a la autoridad de aplicación. Vialidad Nacional tiene que dar la no objeción y en el caso que el proyecto sea financiado por el BID también necesita la no objeción del banco. Entonces, no es que es un plan ya definido final, sino que va a tener obviamente muchas más actualizaciones.

Con respecto a los pasos de fauna, hay 3 pasos de fauna planteados del lado chaqueño. Es verdad que no están los planos porque son muy pesados en la página, pero ya están las tipologías de pasos de fauna previstas con sus planos y dimensiones. No recuerdo bien ahora las dimensiones, pero sí ya están definidas no es que es una idea, sino que ya es una medida estructural concreta.

Con respecto a los subprogramas del plan de manejo quienes estarán a cargo y los planes de contingencia, los responsables ambientales de las contratistas son las que estarán a cargo de los de los programas y subprogramas y, obviamente la inspección y los supervisores de obra y los CeGAS que son los centros de gestión ambiental y social estarán supervisando a las contratistas.

Creo que quizás éstas fueron todas, cualquier cosa los informes finales de cierre se la se darán las respuestas faltantes. Muchas gracias.

Ing. Carlos Bordagaray. Subgerente de Estudios y Proyectos – DNV.

Bueno, en cuanto a las cuestiones técnicas vamos a hacer comentarios generales.

Primero vamos a ver que es un cuestionamiento que se hace, sobre la longitud del viaducto en el lado del Chaco. Cuando uno hace la modelización hidráulica, surge en la recurrencia milenaria, que por la influencia que tienen las defensas de Resistencia la mayoría del caudal en el momento de inundación sigue pasando por el cauce principal. Por lo cual justifica que haya únicamente viaductos en la primera terraza del lado de Chaco y en el resto del tramo con las obras hidráulicas previstas sería suficiente para no alterar el escurrimiento actual.

En cuanto al distribuidor en la avenida Urquiza. En el momento se quiso priorizar, en el momento que se hizo, el acceso que quede en la mitad del tramo y el acceso a la planta de tratamiento de líquidos

cloacales. Eso es lo que está previsto en esta obra, nada opta que luego o en otra licitación, en otra obra se puedan ir planteando otros distribuidores. Siempre haciendo que la calzada de la autopista quede a nivel y las calzadas secundarias estén sobre-elevadas esto es muy dinámico.

En cuanto al estudio de tránsito, que es muy importante que afecta a muchas decisiones que se han tomado, se tomó todo tipo de tránsito: liviano, pesado, ómnibus... Se hicieron encuestas de origen y destino y se concedió el tránsito derivado y generado. De ahí surge la capacidad que tiene que tener el puente los carriles que tiene el puente y también una cuestión muy importante, aunque no es parte de este espacio participativo, este espacio participativo es la conexión de la 11 a la 12, pero acá se han planteado cuestiones en las variantes que salen de este tramo que la variante entre la ruta 11 en Chaco y la variante de la ruta 12 en Corrientes. Del estudio de tránsito surge que del lado de Chaco va a haber una gran parte del tránsito de la ruta 11 va a tomar la nueva variante por eso se hace completa 2 + 2. En cambio, por el lado de Corrientes, la ruta 12 se considera que la mayoría del tránsito va a seguir pasando por la travesía urbana que actualmente se está haciendo. El aumento de capacidad que pasa por Corrientes, y en principio en los primeros años, una parte solamente va a ocupar la variante cual (se proyectó 2 + 2), pero en una primera etapa se hace una sola calzada y después se completará cuando la demanda lo requiera. Como esta variante de la ruta 12 va a utilizar las rutas provinciales 5 y 9 se está viendo con la provincia las obras complementarias necesarias de estas 2 rutas que tendría que hacer la provincia y que serían financiadas por la Nación por un convenio.

Balizas, defensas: este proyecto cuenta con la aprobación de vías navegables, y vías navegables dio las especificaciones técnicas que tiene que tener balizamiento y el balizamiento está incluido en este contrato en la ejecución del puente.

Recurrencia decamilenaria para las fundaciones: eso lo vamos a verificar, me parece que está considerado, pero tomamos nota y lo vamos a verificar.

El área de expropiación que tiene la afectación, área para las fuerzas de seguridad y agencias de seguridad y control. Seguramente, si hay obras complementarias se harán fuera del de este contrato, pero está previsto el espacio.

Gálibo horizontal que preguntaron del puente es de 300m que son 80m más que el puente actual puente General Belgrano, las defensas se hicieron incluidas en las pilas y encepados o las polleras, están calculados tanto para el nivel máximo para un nivel mínimo que tenga el río que es muy importante porque con un nivel mínimo considerado el río sigue siendo navegable.

Cómo fue la traza de la variante de la 11 en Chaco: se consideró la mínima afectación que se puede hacer en total de toda la traza. Posteriores cuestiones la podemos ver en por medio del Distrito Chaco.

En cuanto al lado de Chaco, también el terraplén, no se consideró en ningún momento como defensa, porque, bueno, es un es una cuestión que se tendría que tratar en otro ámbito y con la municipalidad e hidráulica de la Provincia.

Puente ferroviario: que ya se trató en la audiencia de ayer. El hecho de que exista un puente vial, no impide que haya un puente ferroviario, porque lo consideramos obras complementarias. Cuando en la conformación actual del gobierno nacional, Vialidad está dentro del Ministerio De Obras Públicas y hace las obras de caminos, y en cambio, la parte de trenes está en el Ministerio De Transporte. Cuando se comenzó con este proyecto y estaba ya adelantada en una fase de que se iba a empezar a hacer el anteproyecto y a desarrollarlo nos contactamos con la autoridad correspondiente que es la ADIFSE y Ferrocarril Belgrano para saber en qué estado estaba en su programación una conexión ferroviaria entre

Corrientes y Resistencia. Ellos nos dijeron que el proyecto no estaba entre sus prioridades y aparte, para hacer el estudio que ellos tenían de los planeamientos para hacer esa conexión, eran necesarias muchas obras conexas de gran importancia económica. No tenían tampoco proyecto y había un problema con la tramitación de las expropiaciones. Vialidad Nacional dispone de una facultad por la cual declara la utilidad pública y se procede a la expropiación de los terrenos necesarios para un camino. En cambio, en la parte de ferrocarriles la expropiación se hace por medio de leyes nacionales o provinciales según el caso. Nosotros, Vialidad Nacional comunica que iba a seguir con su proyecto vial porque había una necesidad y una urgencia en dar respuesta al problema que tenía el puente actual. Hasta ahora podemos, hemos seguido reiterando, vamos a seguir reiterando cuál es la situación y en qué estado está el planeamiento de esta conexión entre las 2 ciudades conexión ferroviaria. Pero por ahora no está contemplado. Parece que nada más.

5.9. Cierre de los encuentros

Martin Zangirolami. Subgerente de Atención al Usuario – DNV.

Antes de finalizar les comento que hay un acta. A todas aquellas personas que se encuentran presente pueden firmar la misma y que previo a cerrar el encuentro recuerdo una vez más que el mismo fue grabado, que independientemente de la respuesta que dieron los ingenieros se responderá de manera detallada en el informe de cierre que se publicará en la web. Agradecemos la participación de todas las personas que se conectaron virtualmente y se acercaron presencialmente tanto en el día de ayer como en el día de hoy, que en su totalidad fueron más de 190 personas entre ambas jornadas. Para dar cierre toma la palabra la jefa del distrito de Chaco de Vialidad Nacional, la arquitecta Alejandra Vilela.

Alejandra Vilela. Jefa de Distrito Chaco - DNV

Bueno, la verdad muchísimas gracias a todos los que participaron. Sin duda esta es una obra que despierta grandes sueños y expectativas e inquietudes así que bueno, esperemos que esta posibilidad que se ha dado de conocer la obra en su totalidad también nos genera a nosotros la posibilidad de generar el intercambio necesario para poder ver requerimientos, mejoras o lo que sea necesario. Así que bueno muchísimas gracias a todos y todas a Vialidad Provincial porque nos cedió el espacio y a todos nuestros compañeros de Vialidad Nacional que se han puesto a disposición para poder generar éste espacio participativo. También en las autoridades de la provincia que vienen trabajando permanentemente en los requerimientos necesarios para poder cumplimentar las etapas necesarias para poder concretar el financiamiento y avanzar hacia la concreción de la obra. Muchas gracias.

6. Conclusiones de las consultas públicas

Las instancias de consultas pública llevadas a cabo lograron agregar valor al Programa en general y su desarrollo transcurrió en torno a la programación prevista. Entre sus principales logros puede señalarse:

- Permitieron conocer los **puntos de vista y percepciones** de las partes interesadas y proporcionar un medio para que sus opiniones sean tenidas en cuenta. Su planificación consideró las barreras para la participación que suelen existir como limitantes para la asistencia de ciertos grupos a este tipo de eventos.
- Constituyó una fuente importante de **validación y verificación** de los datos presentados en las evaluaciones de impacto ambiental y social.
- Contribuyó a que las personas conocieran sus **derechos y responsabilidades** en relación con el Programa y el Proyecto.
- Ofreció la posibilidad de establecer un diálogo entre los especialistas y las partes interesadas, sobre todo en torno a la identificación de riesgos e impactos y los abordajes previstos en el Plan de Gestión Ambiental y Social.
- Promovió de manera transparente la participación de las partes interesadas, motivando la **confianza** y la **apropiación social** del Proyecto, aspectos clave para su sostenibilidad.
- Permitió cumplir con las **Normas de Desempeño Ambiental y Social** del BID.
- Permitió presentar las opciones de mecanismos de gestión de quejas y reclamos con la que cuenta el proyecto.
- Propició la **participación libre** de toda manipulación, injerencia, coerción, discriminación, represalia o la intimidación externa.
- Posibilitó la participación **informada** a partir de la publicación de la información y su exposición por parte de los especialistas responsables, resultando adecuado cultural y socialmente, a los fines de mantener una comunicación dialógica con el público en general.

ANEXOS

7. Anexo 1. Mapeo de actores sociales

Jurisdicción	Tipo de organización	Nombre de la organización	Nombre
Nacionales	Organismos públicos nacionales	Prefectura Naval Argentina	
	Organismos públicos nacionales	Gendarmería Nacional	
	Organismos públicos nacionales	Policía Federal Argentina	
	Organización de la Sociedad Civil	Fundación Humedales	
Provincia de Corrientes	Gobierno de la Provincia de Corrientes	Ministerio de Obras y Servicios Públicos	Osvaldo Claudio POLICH
	Gobierno de la Provincia de Corrientes	Ministerio de Producción	Claudio Horacio ANSELMO
	Intendencia Corrientes	Intendente de Corrientes	Eduardo Tassano
	Intendencia Corrientes	Secretaria de Gobierno de Corrientes	Hugo Calvano
	Intendencia Corrientes	Secretaria de Desarrollo Humano	Alejandra Wichmann
	Intendencia Corrientes	Secretaria de Deporte y Turismo	Juan Enrique Brailard Pocard
	Intendencia Corrientes	Secretaría de Infraestructura	Mathias Alejandro Cabrera Kozlowski
	Intendencia Corrientes	Subsecretaría de Planificación y Evaluación de Proyectos	Martín Thouet
	Intendencia Corrientes	Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable	Maldonado Yonna Ignacio
	Intendencia Corrientes	Secretaria de Movilidad y Seguridad	Sladek Uffelmann Jorge Rúben
	Senado Corrientes	Presidencia Cámara de Senadores de Corrientes	Dr. Pedro Brailard Pocard
	Diputados Corrientes	Presidencia Cámara de Diputados de Corrientes	Dr. Pedro Gerardo Cassani
	Municipio Corrientes	Concejo Deliberante de Corrientes	Alfredo Vallejos (presidente)
	Municipio	Municipalidad de Santa Ana	Dra. Silvana Almirón
	Municipio	Riachuelo	Martin Jetter
		Centro de Ecología Aplicada del Litoral (CECOAL)	Dr. Gallego, Oscar Florencio
	Instituciones educativas y centros de investigación	Facultad de Ingeniería – UNNE. DECANO	Dr. Ing. Mario Eduardo De Bortoli
		Facultad de Ingeniería – UNNE. Sec. Administrativo	Ing. Gustavo Horacio Devincenzi
	Asociaciones profesionales y	FEC - Federación Económica de Corrientes	

empresarias de la provincia de Corrientes	APICC - Asociación de la Producción, Industria y Comercio de Corrientes	
	FECORR - Federación Empresarial de Corrientes	
	Asociación de Profesionales de Turismo APTUNNE	
	Sociedad Rural de Corrientes	
	Cámara Argentina de la Construcción - Delegación Corrientes	
	Seccional Corrientes- UOCRA Corrientes	
	Cámara Empresaria del transporte Automotor de Corrientes	
	Fundación Manos Verdes- Corrientes. (Reserva Natural Municipal Santa Catalina)	

Jurisdicción	Tipo de organización	Nombre de la organización	Nombre
Provincia de Chaco		Gobierno de la Provincia del Chaco	Gobernador Jorge Milton Capitanich
		Ministerio de Planificación, Economía e Infraestructura de Chaco	Pérez Pons, Santiago Agustín
		Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial Sostenible de Chaco	Soneira, Marta Elena
		Ministerio de Desarrollo Social	Chiacchio Cavana, María Pía
		Subsecretaría de Comunicación de Chaco	Benitez, Lia Natalia
		Presidente de La Cámara de Diputados	Cuesta, Lidia Elida
		Municipalidad de Barranquera	Magda Ayala
		Municipalidad de Resistencia	Gustavo Martínez
		Concejo Deliberante de Resistencia	Romero, Agustín
		Municipalidad de Puerto Tirol	Humberto de Pompert Bangher
		Administración Provincial del Agua (A.P.A.)	Pegoraro Giroldi, Darío Daniel
		Servicio de Agua y Mantenimiento Empresa del Estado (S.A.M.E.E.P.)	Canteros, Noelia Dina
		Servicios Energéticos del Chaco Empresa del Estado (S.E.CH.E.E.P.)	Blanquet, Gaston Alberto

	Instituto del Aborigen Chaqueño (IDACH)	Gómez, Miguel
	Universidad Nacional del Chaco Austral	Oestmann German (Rector)

Jurisdicción	Tipo de organización	Nombre de la organización	Nombre
Provincia de Chaco	Instituciones educativas y centros de investigación	Universidad Tecnológica Nacional. Regional Resistencia	Ing. Jorge A. De Pedro
		Colegio Profesional de Arquitectura y Urbanismo de Chaco	
	Asociaciones profesionales y empresarias	(Cámara argentina de la construcción) delegaciones Chaco	Sr. Mauro Guidini
		Asociación de pescadores de Chaco	
		Asociación de pescadores deportivos del Litoral Corrientes	
		UOCRA CHACO	
	Provincia	Instituto del Turismo	Ybarra, Ariel Rubén
	Provincia	Vialidad Provincial	Varela, Hugo Alberto
	Provincia	Administración Portuaria Puerto Las Palmas	Prause, Maria Constanza
	Provincia	Administración Portuaria Puerto Barranqueras	Benitez, Roberto Saturnino
		Apymec	Roberto Kohan
		Diputada Nacional	Maria Luisa Chomiak
		Diputada Nacional	Lucila Massin
		Diputado Provincial	Hugo Sager
		Diputada Provincial	Claudia Panzardi
		Diputada Provincial	Mariela Quiroz
		Decano Facultad de Arquitectura y Diseño UNNE	Miguel Angel Barreto
		Decano Facultad de Ingeniería UNNE	Mario de Botoli
		Presidenta Consejo Profesional de Ingeniería	Norma Suarez

8. Anexo 2. Listado de medios donde se publicó la convocatoria

1. <https://www.diarionorte.com/234931-convocan-a-la-presentacion-del-nuevo-puente-sobre-el-parana>
2. <https://www.nortecorrientes.com/185480-llaman-a-opinar-sobre-el-demorado-proyecto-del-segundo-puente>
3. <https://www.radiosudamericana.com/nota/politica/295381-Abriren-un-espacio-de-debate-y-participacion-por-el-segundo-puente.htm>
4. <https://diarioprimeralineacom.ar/segundo-puente-chaco-corrientes-convocan-a-la-ciudadania-a-ser-parte-del-espacio-de-participacion/>
5. <https://infoqom.com.ar/index.php/locales/22929-vialidad-nacional-abre-un-espacio-de-participacion-por-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes>
6. <https://www.chacodiapordia.com/2023/08/04/vialidad-nacional-abre-un-espacio-de-participacion-por-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes/>
7. [https://www.nordesteya.com/notix/noticia/178091-vialidad-nacional-abre-un-espacio-de-participacion-por-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes .htm](https://www.nordesteya.com/notix/noticia/178091-vialidad-nacional-abre-un-espacio-de-participacion-por-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes.htm)
8. <http://lafanradio.com/articulo/vialidad-nacional-abre-un-espacio-de-participacion-por-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes.php>
9. <https://www.ellitoral.com.ar/corrientes/2023-8-4-11-7-0-abren-un-espacio-de-participacion-por-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes>
10. <https://www.notitrans.com/abren-espacio-de-participacion-para-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes/>
11. <https://www.diarioepoca.com/1293423-convocan-a-una-audiencia-publica-por-el-segundo-puente>
12. <https://cablera.telam.com.ar/cable/economia/1424780/abren-espacio-de-participacion-para-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes>
13. <https://www.eldestapeweb.com/economia/vialidad/abren-espacio-de-participacion-para-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes-20238414490>
14. <https://www.treslineas.com.ar/abren-espacio-participacion-para-construccion-segundo-puente-chaco-corrientes-n-1716878.html>
15. <https://facundoquirolga.com/se-realizo-la-primer-consulta-para-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes-los-alcances-del-proyecto/>
16. <http://chaconoticias.com.ar/segundo-puente-tecnicos-de-vialidad-nacional-explicaron-los-alcances-del-proyecto/>

9. Anexo 3. Listado final de inscriptos

Marca Temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/4/2023 14:56:37	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Juan Carlos	Amarilla
8/4/2023 16:48:22	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Cecilio Victor	Ponce
8/4/2023 17:30:43	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Elena Belén	Villalba
8/4/2023 17:34:10	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Gregorio Emilio	Marinich
8/4/2023 17:35:17	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Carlos Daniel	Gonzalez
8/4/2023 17:57:23	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	eduardo	voghera
8/4/2023 18:16:28	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Roxana	Villán
8/4/2023 19:22:10	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación	Miguel Angel	CLOSSA
8/4/2023 19:28:31	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Valentin Eduardo	Borda
8/4/2023 20:36:58	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Marcos	Pellegrini
8/4/2023 20:37:25	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Hugo flavio	Correani
8/4/2023 20:52:35	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo	Martorelli
8/4/2023 21:51:05	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	José	Ing. Sesma
8/4/2023 22:10:01	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo david	Rojas Arredondo
8/4/2023 22:47:30	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	MANUEL HUMBERTO	CACERES
8/4/2023 23:11:36	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	José	Ing. Sesma
8/4/2023 23:36:53	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Héctor Raúl	Noguera
8/5/2023 0:12:22	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Jorge Antonio	FERNANDEZ

8/5/2023 0:25:40	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Nancy	Sarasua
8/5/2023 6:08:23	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Lezcano	Miguel Ángel
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/5/2023 6:16:13	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Edgar Esteban	Chaparro
8/5/2023 7:44:34	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Laura	Alcalá
8/5/2023 8:56:30	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	GUSTAVO	FALCIONE
8/5/2023 9:21:13	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ricardo	Barletta
8/5/2023 9:42:39	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Eduardo	Gonzalez Corcia
8/5/2023 10:33:25	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Cristian	Ramirez
8/5/2023 11:03:33	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ruben Juan Domingo	Bys
8/5/2023 11:21:11	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Juan Cruz	Leiva Prieto
8/5/2023 11:58:34	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Gustavo	Vexelman
8/5/2023 11:59:55	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Gustavo	Vexelman
8/5/2023 12:45:14	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	MARCELO ATILIO	FALCIONE
8/5/2023 12:45:55	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	JOSE AGUSTIN	RAMIREZ
8/5/2023 12:48:21	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Miguel	Monzón
8/5/2023 13:37:34	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	José domingo	Cano
8/5/2023 15:52:50	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Nahuel Ivan	Vidal
8/5/2023 15:54:40	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Jorge	Fedre
8/5/2023 16:21:05	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Agustín Alejandro	Tassano

8/5/2023 17:15:41	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Alberto	Sulca Acosta
8/5/2023 17:29:33	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Daniela Belen	Alvarenga
8/5/2023 18:20:18	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Julieta	Repetto
8/5/2023 19:09:15	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Lorena	Sanchez
8/5/2023 19:29:23	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Guillermo Daniel	Acosta
8/5/2023 21:55:55	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Maria Silvia	Goya
8/5/2023 22:16:35	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Irma Argentina	Calvo
8/5/2023 22:51:47	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Pablo Nicolás	Aguirre
8/5/2023 22:53:52	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Maira evangelina	Moreira
8/6/2023 0:51:43	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Victor Ernesto	Velasco Berrini
8/6/2023 1:05:34	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Melina	Baruzzo
8/6/2023 6:25:22	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Gustavo	Gustavo Colman
8/6/2023 6:31:04	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Oswaldo	Balbuena
8/6/2023 9:26:39	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Matias	Silvestri
8/6/2023 10:42:05	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Alejandro Raul	Valenzuela
8/6/2023 11:33:35	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Stella Maris	Lage Diaz Colodrero
8/6/2023 13:52:21	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Alex	Frers
8/6/2023 19:35:33	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	horacio antonio	manassi
8/6/2023 22:50:13	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Leandro	Liebana Gaona
8/6/2023 23:51:12	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Virginia	Lotero

8/7/2023 7:40:04	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Juan Carlos	Arduino
8/7/2023 9:01:19	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	CARLOS GUSTAVO	RUBIN
8/7/2023 9:16:42	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Isabella	Tosetti
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/7/2023 9:21:11	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Tesalia	Bareiro
8/7/2023 9:22:01	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Natalia	Romero Dapozo
8/7/2023 9:44:53	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Roberto Horacio	Botello
8/7/2023 10:15:22	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Julio Javier	Miño
8/7/2023 10:36:13	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Maria Lidia	Garrafa
8/7/2023 10:42:20	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Raúl Oscar	Pisarello
8/7/2023 10:51:16	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	LEONARDO AGUSTIN	PUCHETA TAJAN
8/7/2023 10:56:42	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Mario Ruben	BERENT
8/7/2023 10:56:54	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Salome	Katz
8/7/2023 11:07:29	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Laura Inés	Prieto
8/7/2023 11:25:36	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	José	Ing. Sesma
8/7/2023 12:15:51	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	CECILIA LAURA	BARRIOS
8/7/2023 14:31:28	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Florencia	Díaz
8/7/2023 14:46:29	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo	Kbal
8/7/2023 15:11:23	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Carlos Ernesto	Bazán
8/7/2023 16:05:41	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Cesar	Bentos

8/7/2023 16:28:25	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Leonardo	Ortiz
8/7/2023 16:50:03	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Diego Sebastian	Duarte
8/7/2023 17:47:28	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Laura	Cochatok
8/7/2023 17:49:39	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Roxana	Villán
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/7/2023 17:51:53	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ariel	Sabadini
8/7/2023 21:37:21	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fredy	Miranda
8/8/2023 9:19:35	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	JOSE LUIS	MORALES
8/8/2023 11:24:53	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Leandro	Kazimierski
8/8/2023 11:31:08	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Walter	Olego
8/8/2023 11:32:39	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Viviana	Sanchez Kishimoto
8/8/2023 12:02:30	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Rodrigo	Sauco
8/8/2023 12:21:39	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Nahuel Gustavo	Leiva
8/8/2023 12:57:30	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Nadia	Boscarol
8/8/2023 13:03:03	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	David	Balderrama
8/8/2023 13:05:41	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fernando	Da Fre
8/8/2023 13:25:57	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Gustavo Gabriel	Encina
8/8/2023 13:45:43	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Lucas Emanuel	Gauto Altamirano
8/8/2023 14:07:09	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Eduardo	Castelli
8/8/2023 17:12:02	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Maria Pia	Chiacchio Cavana

8/8/2023 17:42:55	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	JOSE MARIA	LANDA
8/8/2023 18:14:56	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Monica ana maria	Rojas
8/8/2023 20:16:12	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	JORGE	DE PEDRO
8/8/2023 21:19:23	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ariel Alfredo	OJEDA
8/8/2023 21:20:58	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Ariel	OJEDA
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/8/2023 22:58:07	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo	Calo
8/9/2023 9:44:38	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Macarena	Valinotti
8/9/2023 10:09:48	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Guillermo Federico	Lingua
8/9/2023 10:10:23	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Laura	Alcalá
8/9/2023 11:13:27	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	María de Fatima	Botta
8/9/2023 12:55:16	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Luciana	Centeno
8/9/2023 13:18:30	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Diego Adolfo	Soto Arnaldi
8/9/2023 15:28:03	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fátima	Encina Ayala
8/9/2023 17:18:30	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Marcelo	Bier
8/9/2023 18:03:27	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Germán Eduardo	Villalba
8/9/2023 20:10:01	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Rodrigo Martin	Menendez
8/9/2023 22:02:23	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fernando	Da Fre
8/9/2023 22:41:45	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Guillermo	Piovano
8/10/2023 8:22:21	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	ARIEL OSVALDO	LEDESMA

8/10/2023 9:05:23	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Mario Eduardo	DE BORTOLI
8/10/2023 9:40:10	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Raul	Canteros
8/10/2023 9:52:19	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Federico	García
8/10/2023 9:58:00	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Ramón	Vargas
8/10/2023 10:06:27	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Ramon	Vargas
8/10/2023 10:38:22	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Romina	Frongia
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/10/2023 10:41:43	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	MARIA SOL	BONETTO
8/10/2023 10:42:16	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	María Belen	PANTALEON
8/10/2023 10:58:40	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Malena	Castilla
8/10/2023 11:02:20	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Rodolfo	Larraburu
8/10/2023 11:04:44	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Gisela Cecilia	Alvaredo
8/10/2023 11:42:12	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Alberto Armando	Tonutti
8/10/2023 11:46:27	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Carlos Miguel	Galuccio
8/10/2023 12:30:49	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Alfredo	Sesé
8/10/2023 12:43:41	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	LUÍS ROBERTO	SOSA
8/10/2023 14:04:25	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Federico Daniel	Miño
8/10/2023 14:12:38	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Nicolás	Reichel
8/10/2023 14:23:08	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Camila	Nuñez
8/10/2023 14:53:14	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Laura alejandra	Chavarri

8/10/2023 22:32:37	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Oscar	Gaona
8/11/2023 8:16:57	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Mirta	Benitez
8/11/2023 9:36:50	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Emilio Antonio	Beck
8/11/2023 11:21:05	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	José Armando	Funda
8/11/2023 16:10:59	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	CARLOS ALBERTO	LONDRA
8/11/2023 19:13:18	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Luis Alberto	Pavisich
8/11/2023 21:48:09	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Orlndo Matias	Funda Koffler
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/12/2023 11:00:02	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Carlos Osvaldo	Scornik
8/12/2023 12:44:15	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	MIGUEL ANGEL	CLOSSA
8/13/2023 15:49:15	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ernesto José	Sastre
8/14/2023 8:22:27	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Romina Alejandra	Alegre
8/14/2023 10:00:21	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Juan	Martinez
8/14/2023 10:01:28	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Rubén Enrique	Kohan
8/14/2023 10:38:22	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	JOSE ALBERTO	MEABE
8/14/2023 10:41:58	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Juan Federico	Palma
8/14/2023 14:38:20	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	LUCRECIA	GASTALDI
8/14/2023 17:05:38	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Oscar Daniel	Duarte
8/14/2023 17:46:57	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	HUGO LEONARDO	NIZ
8/14/2023 17:59:28	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ramon	Vargas

8/14/2023 18:03:31	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	MARIA ROSALIA	ENRIQUEZ
8/14/2023 21:10:46	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Miguel Angel	Olmedo
8/14/2023 21:13:24	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Luis Ramón	Falcón
8/14/2023 21:16:53	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Omar A	Morello
8/14/2023 21:37:55	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Mario Luis	Lopez
8/14/2023 21:50:48	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Horacio	Civelli
8/14/2023 22:01:21	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Carlos Hector	Aguirre
8/14/2023 23:41:05	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Carlos Hector	Aguirre
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/15/2023 0:49:54	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Jorge Antonio	Fernandez
8/15/2023 0:58:51	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Anibal Daniel	Godoy
8/15/2023 8:31:21	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fernando Ariel	Lopez Collado
8/15/2023 8:35:53	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pedro Nicolas	Vila
8/15/2023 8:57:38	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Daniela Solange	Sosa
8/15/2023 9:51:25	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	GONZALO	HOLOWATY
8/15/2023 10:08:11	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	ROBERTO SATURNINO	BENITEZ
8/15/2023 10:24:39	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo Ignacio	Maldonado Yonna
8/15/2023 11:03:40	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	León Horacio	Gutnisky
8/15/2023 11:19:53	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Oscar	Báez
8/15/2023 11:40:40	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Rut	Mendez

8/15/2023 11:49:58	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	José	Ing. Sesma
8/15/2023 11:59:21	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	José	Ing. Sesma
8/15/2023 12:01:26	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	José	Ing. Sesma
8/15/2023 12:03:27	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	José	Ing. Sesma
8/15/2023 12:05:34	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Gustavo Jose ariel	DAlessandro
8/15/2023 12:26:48	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Alejandro Manuel	Guerrero
8/15/2023 12:33:20	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	Elena del Carmen	MONTEL
8/15/2023 12:46:56	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación presencial -	José Ramón	Ayala
8/15/2023 13:01:05	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	MARTIN	JETTER

Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/15/2023 13:35:05	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Horacio	Civelli
8/15/2023 14:28:42	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Macarena	Sarmiento
8/15/2023 15:01:26	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Nicolas	Tejo
8/15/2023 16:03:23	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Alberto	Sancho
8/15/2023 16:12:42	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Anibal	Aquino
8/15/2023 16:17:44	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	ADRIAN RUBEN	SOTO
8/15/2023 17:43:41	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Sebastián	Taffarel
8/15/2023 17:44:51	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	María Emilia	Murcia
8/15/2023 18:19:29	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	María Nydia	Romero

8/15/2023 18:54:04	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Sergio Sebastian	Duarte
8/15/2023 19:11:36	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Julio	Micillo
8/15/2023 19:36:47	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Jorge	de Mendonca
8/15/2023 19:38:35	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Augusto Valentin	Alsina
8/15/2023 20:16:50	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Ingrid	Jetter
8/15/2023 21:05:24	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	SUSANA MARIA	ODENA
8/15/2023 21:16:10	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Carlos Alberto	LEFFLER
8/15/2023 22:55:55	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Mercedes Ute	ROTHE
8/16/2023 7:01:02	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Ricardo	Requena
8/16/2023 8:03:09	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	JUAN FRANCISCO	TABERNERO
8/16/2023 8:23:46	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	ALEXIS OMAR	MURO
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/16/2023 8:31:58	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo Juan	Sánchez
8/16/2023 8:39:59	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fiorella	Eginini
8/16/2023 8:44:34	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	GUSTAVO	MOSQUEDA
8/16/2023 8:53:32	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Gustavo Gabriel	Encina
8/16/2023 9:03:56	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Pablo Juan	Sánchez
8/16/2023 9:17:05	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Angel Gumercindo Ramón	Flores
8/16/2023 9:18:12	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fernando Federico	Borghi
8/16/2023 9:19:06	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Federico	Palma

8/16/2023 9:22:08	16/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes.	Daniel	Soria
8/16/2023 9:26:46	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Maria Sol	Bonetto
8/16/2023 9:27:01	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Enzo	Zamora
8/16/2023 9:34:03	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Hugo Flavio	Correani
8/16/2023 9:37:59	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	MARIA LIDIA	GARRAFA
8/16/2023 9:55:07	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Dario Martin	Aucar
8/16/2023 9:56:39	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Fernando	Bernaola Picca
8/16/2023 9:57:49	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Damián Ezequiel	López
8/16/2023 10:03:25	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación	Walter	Olego
8/16/2023 10:03:28	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	GONZALO	HOLOWATY
8/16/2023 10:15:15	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 16/08/2023 en Av. General San Martín 252, Corrientes., Participación	Walter	Olego
8/16/2023 10:25:18	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Lucia	Misiaszek
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/16/2023 10:25:25	16/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Tania Elizabeth	Maldonado
8/16/2023 10:27:08	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	ADRIAN	PRIETO PIRAGINE
8/16/2023 10:35:06	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Agustin	Gómez
8/16/2023 10:38:48	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Raimon	Porta
8/16/2023 10:43:46	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Gustavo Adrián	Floriddia
8/16/2023 10:48:14	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Santiago	Galindez
8/16/2023 10:57:34	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Laura	Morales

8/16/2023 11:44:26	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Marcelo	Somenson
8/16/2023 12:02:09	16/08/2023 - 10hs, 17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Julian	Gonzalez Duran
8/16/2023 12:36:43	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Alcides	Lange
8/16/2023 13:49:01	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	María Luisa	Chomiak
8/16/2023 14:08:21	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	ALDO ADOLFO	LEIVA
8/16/2023 14:10:05	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Gonzalo	Castaño
8/16/2023 14:48:35	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Ana julia	Galmarini
8/16/2023 18:12:14	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Jorge Eduardo	Arsuaga
8/16/2023 18:39:41	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Héctor	Eiden
8/16/2023 18:45:39	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Joaquin Enrique	Gandini
8/16/2023 20:13:53	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual, Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	SUSANA MARIA	ODENA
8/16/2023 23:21:13	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Jose Luis	Rodriguez Caceres
8/17/2023 7:07:00	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Gimzalo	Castaño
Marca temporal	Fecha de participación	Tipo de participación	Nombre	Apellido
8/17/2023 7:51:06	17/08/2023 - 10hs	Participación virtual	Eduardo	Luque
8/17/2023 9:04:10	17/08/2023 - 10hs	Participación presencial - 17/08/2023 en Av. 25 de Mayo 2398, Resistencia.	Luis José	Duarte

10. Anexo 4. Presentación de los Equipos Técnicos del Proyecto y Ambientales

CONEXIÓN FÍSICA ENTRE LAS CIUDADES DE RESISTENCIA (CHACO) Y CORRIENTES (CORRIENTES)

CONEXIÓN FÍSICA ENTRE LAS CIUDADES DE RESISTENCIA (CHACO) Y CORRIENTES (CORRIENTES)



- El 25/11/2014 se firmó un Acta Acuerdo de Cooperación Institucional entre las Provincias de Chaco y Corrientes.
- Se licitó el Proyecto de la Obra: Elección de la traza vial, proyecto ejecutivo y documentos de licitación de la Conexión Física entre las ciudades de Resistencia (Chaco) y Corrientes (Corrientes), y el 16/09/2015 se firmó contrato con la UTE Consulbaires – Consular – Iatasa.
- El 17/05/2017 se firmó una adenda al contrato original, adicionando la ejecución del proyecto ejecutivo de las Variantes a las RNNº 11 en Resistencia y RNNº 12 en Corrientes. Asimismo, se modificó la encomienda del Proyecto de la Conexión, alcanzando el Puente Principal y los Viaductos de Acceso la Etapa Anteproyecto.

NODO LOGÍSTICO



INCONVENIENTES



PROPUESTA

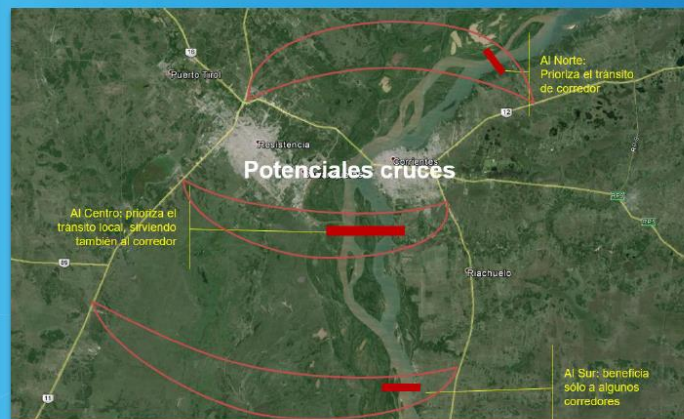
- > Derivar el tránsito pasante de las ciudades, priorizando los corredores logísticos.
- > Unificar en un solo proyecto junto con las circunvalaciones a ambas ciudades en uno solo: el "Cinturón Vial Resistencia – Corrientes".
- > Complementar la capacidad del puente Gral. Belgrano con un segundo puente, de dos carriles por sentido de circulación, que sea alternativa también para la vinculación de ambas ciudades.

PROYECTO

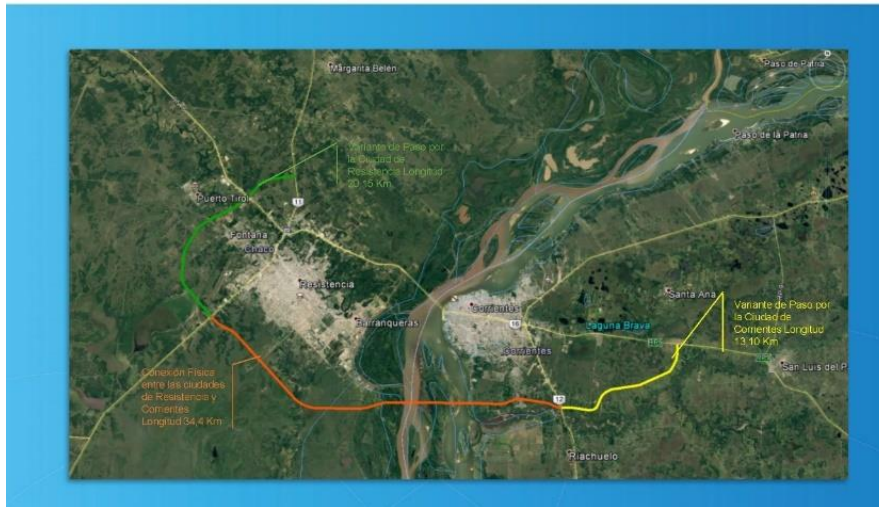


- Alternativas y Proyecto Ejecutivo desarrollado por la UTE Consulbaires – Consular - IATASA.
- Se estudiaron tres alternativas: Norte, Centro-Sur y Sur. Ratificando el Acta de Cooperación Institucional, el 26/08/2016, las provincias involucradas emiten una nota en la cual establecen que consideran a la traza “Centro-Sur” la más conveniente. Posteriormente DNV aprueba la misma, concluyendo con la primera Etapa de la encomienda.

ALTERNATIVAS ESTUDIADAS



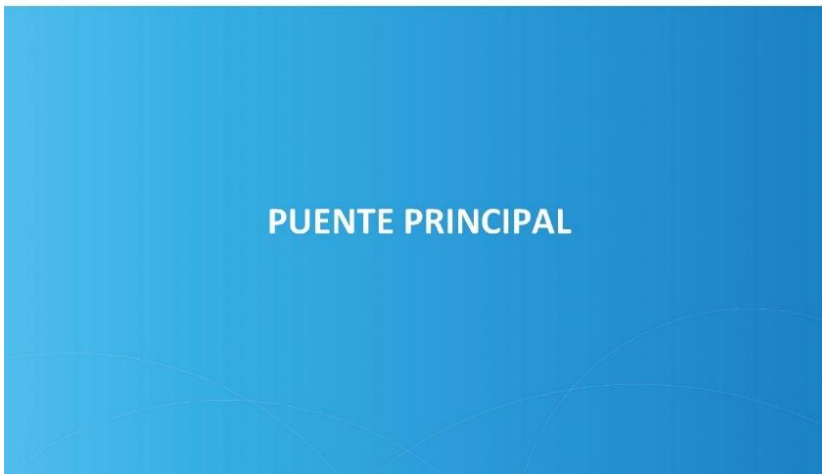
ALTERNATIVAS SELECCIONADA



ALTERNATIVAS ESTUDIADAS



CONEXIÓN FÍSICA ENTRE LAS CIUDADES DE RESISTENCIA (PROVINCIA DE CHACO) Y CORRIENTES (PROVINCIA DE CORRIENTES)



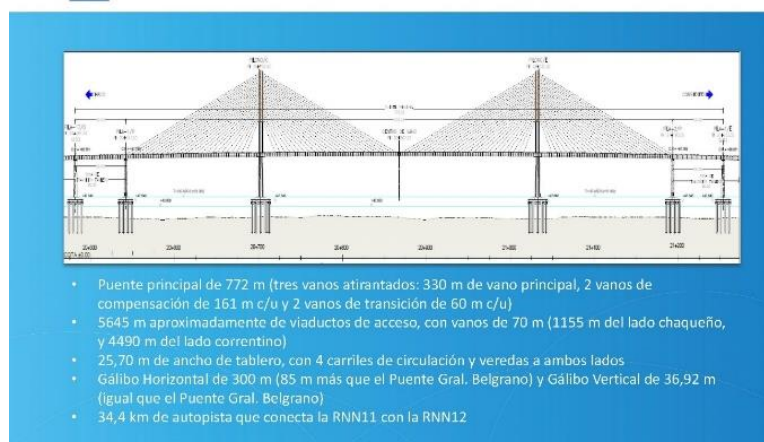
**PLANIMETRÍA GENERAL
DISTRIBUIDORES CONEXIÓN**



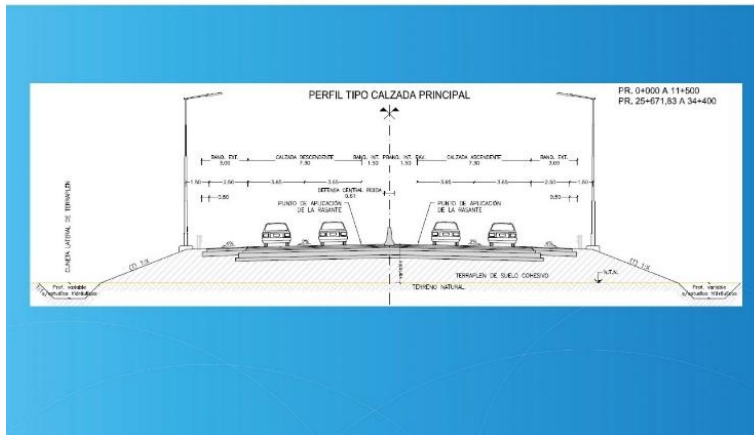
**PLANIMETRÍA GENERAL
DISTRIBUIDORES CONEXIÓN**



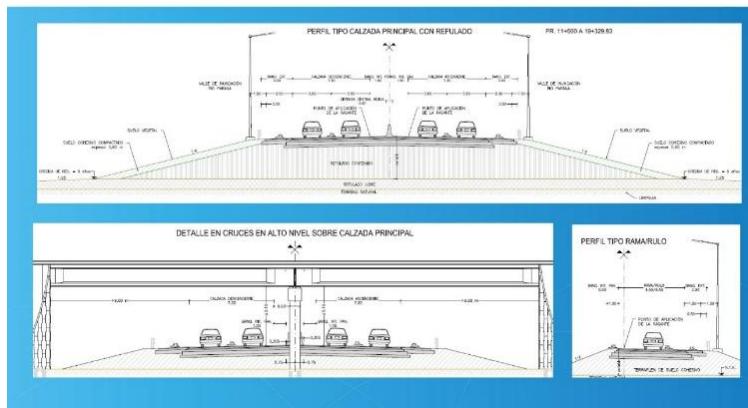
PUENTE PRINCIPAL



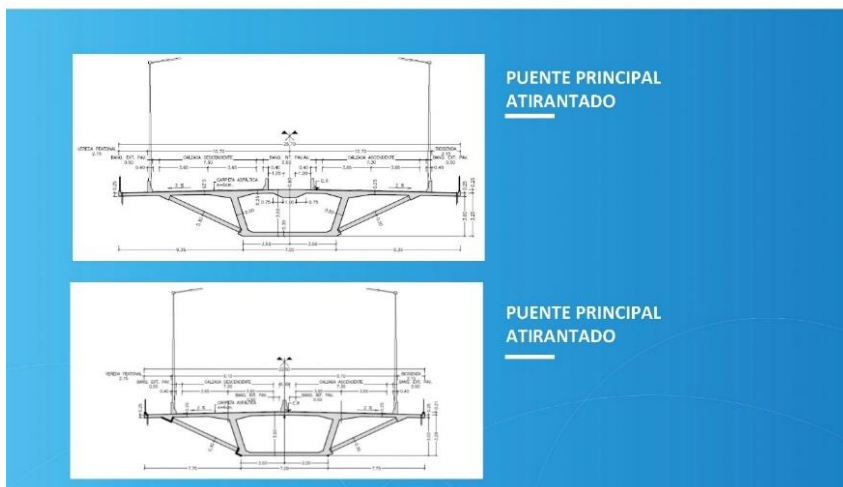
SECCIONES TRANSVERSALES TÍPICAS



SECCIONES TRANSVERSALES TÍPICAS



SECCIONES TRANSVERSALES TÍPICAS



PUENTE PRINCIPAL



ESTUDIOS REALIZADOS

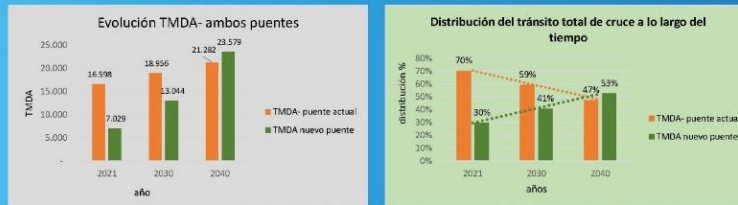


- > Estudios de Tránsito Vial
- > Relevamiento Topográfico
- > Relevamiento Batimétrico
- > Estudios de Tráfico Fluvial
- > Estudios Geotécnicos
- > Estudios Hidrológicos-Hidráulicos. Modelación
- > Estudio de Impacto Ambiental

ESTUDIOS DE TRÁNSITO VIAL



Evolución demanda de tránsito en ambos puentes (Nueva Conexión y Puente General Belgrano)



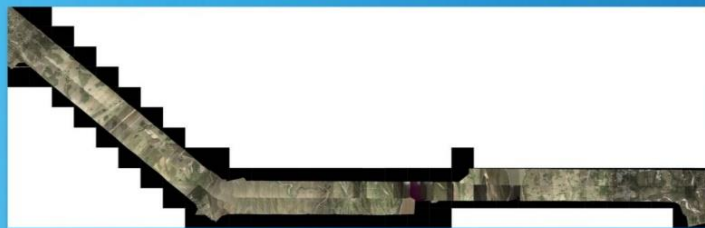
El estudio de tránsito para la nueva conexión se realizó sobre una base de 10.625 encuestas O/D para la conexión principal, y 11.542 para las circunvalaciones.

La estimación del TMDA para el nuevo puente es de 7.000 v/d para su primer año en servicio, ascendiendo a 7.700 v/d con la incorporación de las circunvalaciones.

RELEVAMIENTO TOPOGRÁFICO



Relevamiento Topográfico



Se ejecutó mediante tres tecnologías diferentes y complementarias:

- Medición de la Red de Apoyo Primaria mediante receptores geodésicos GNSS de doble frecuencia (Sistema Global de Navegación por Satélite),
- Sensor LiDAR (Light Detection and Ranging) Aerotransportado, para la generación de un modelo digital de elevaciones,
- Relevamiento fotogramétrico, para la generación de un mosaico de ortofotos que sirvió para la vectorización de los detalles del terreno.

RELEVAMIENTO BARIMÉTRICO



Los perfiles batimétricos aguas arriba y aguas abajo del puente se realizaron mediante dos sistemas:

- Franja de 4 km cercana al eje de proyecto con sistema multihaz mediante Ecosonda TELEDYNE RESON 7125.
- Desde 40 km aguas arriba (Paso de la Patria) hasta 40 km aguas abajo del eje (isla Sombrero) con sistema monohaz: Sonda ecógrafa digital ODOM Hydrotrac.



Planificación de Perfiles Aguas Arriba del Eje de Proyecto



Planificación de Perfiles Aguas Abajo del Eje de Proyecto

**ESTUDIOS GEOTÉCNICOS SOBRE TRAZA VIAL
(PROVINCIA DE CHACO)**



**ESTUDIOS GEOTÉCNICOS SOBRE TRAZA VIAL
(PROVINCIA DE CHACO)**



ESTUDIOS DE TRÁFICO FLUVIAL



Estadísticas de navegación:

Se obtuvieron de Prefectura Naval Argentina 65.000 datos mensuales de posicionamiento de 93 embarcaciones, lo que permitió analizar las trayectorias actuales de las embarcaciones comerciales (barcos portacontenedores y barcazas).

La ubicación del vano principal del nuevo puente responde a la actual zona de paso de las embarcaciones. Sin embargo, la navegación futura será en forma ortogonal al puente, siguiendo las indicaciones de la Dirección Nacional de Vías Navegables, fundamentalmente por la desaparición de los amarraderos en la Isla Palomera.



ESTUDIOS DE TRÁFICO FLUVIAL



ESTUDIOS HIDROLÓGICOS-HIDRÁULICOS. MODELACIÓN



1) Se analizaron dos escenarios:

- > Escenario 1: Situación actual sin obras
- > Escenario 2: Situación con las obras de puente principal, viaductos de acceso y terraplenes incorporadas.

2) En ambos escenarios se desarrollaron los siguientes modelos de cálculo:

- > **Modelo Unidimensional (HecRas 5.0.1)**
 - Distribución de niveles longitudinales, velocidades medias y sobreelevaciones localizadas por acción del puente
- > **Modelo bidimensional hidrodinámico (DELFT3D)**
 - Diferencia de niveles en los escenarios analizados.
 - Campo de velocidades longitudinal y transversal.
 - Inclinación de la corriente con relación a pilas y estribos.
 - Funcionamiento de las obras complementarias (Alcantarillas y puentes)
- > **Modelo geomorfológico:** Erosiones generales, complementadas con el análisis de erosiones localizadas.

3) Condiciones de diseño y verificación

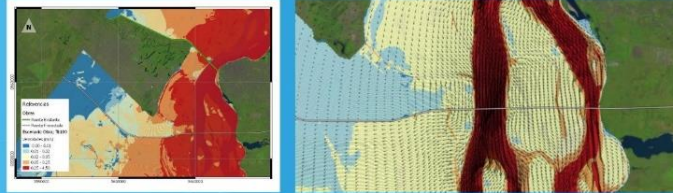
- > Crecidas de 100 años de recurrencia: Caudal = 60.000 m³/s
 - > Crecidas de 1000 años de recurrencia: Caudal = 80.000 m³/s
- En ambos casos se consideran crecidas de larga duración y corta duración

**ESTUDIOS HIDROLÓGICOS-HIDRÁULICOS.
 MODELACIÓN**



Velocidades para Recurrencia $T_r = 100$ años

Para el armado de los perfiles transversales utilizados en la modelación hidráulica se combinaron los perfiles batimétricos realizados en el propio curso de agua con el relevamiento LIDAR del valle de inundación del río Paraná, abarcando desde la RNNº11 al oeste hasta las barrancas del lado correntino.



**ESTUDIOS HIDROLÓGICOS-HIDRÁULICOS.
 MODELACIÓN**



Se proyectaron 25 alcantarillas del lado chaqueño, y 4 del lado correntino. En su mayoría utilizando tipología conocidas con son las O-41211 y las tipo Z-2915

PLAZOS



- > Licitación de la Obra: 2023/2024
- > Comienzo de la Obra: 2025
- > Duración de la Obra: 5- 8 años

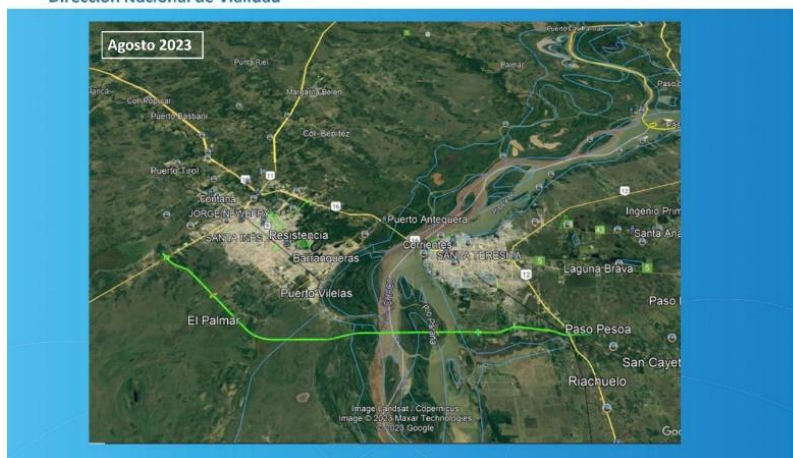


ESPACIO PARTICIPATIVO

Préstamo en Elaboración AR-L1391 –
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

**“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”**
Dirección Nacional de Vialidad

**“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”**
Dirección Nacional de Vialidad



“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



OBJETIVO DE ESTE ESPACIO PARTICIPATIVO

El Ministerio de Obras Públicas de la Nación está gestionando actualmente la firma del préstamo para la ejecución de la obra del proyecto **“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puente sobre el río Paraná”** ante el BID, Banco Interamericano de Desarrollo.

Para la preparación y la ejecución de la operación, se requiere que el prestatario cumpla con el **Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS)** del BID: <https://www.iadb.org/es/mpas>

Este **Espacio Participativo** forma parte del Plan de Participación de las Partes Interesadas (PPPI), documentación requerida por el organismo de financiamiento para la gestión del préstamo AR-L1391. Dicho plan tiene como finalidad asegurar que las partes interesadas en el proyecto, tengan la posibilidad de conocer las características del mismo, los impactos ambientales y sociales identificados en la Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y las medidas previstas para evitarlos y/o mitigarlos, así como las intervenciones previstas durante la etapa de obra, sus alcances, su duración, etc y que exista un canal para relevar y contestar opiniones y consultas relacionadas con el proyecto.

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



OBJETIVO DEL PROYECTO

- Derivar el tránsito pasante de las ciudades, Corrientes y Resistencia (Chaco), priorizando los corredores logísticos.
- Complementar la capacidad del puente Gral. Belgrano con un segundo puente, de dos carriles por sentido de circulación, que sea alternativa también para la vinculación de ambas ciudades.
- Unificar en un solo proyecto junto con las circunvalaciones a ambas ciudades en uno solo: el “Cinturón Vial Resistencia – Corrientes”.

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



UBICACIÓN DEL PROYECTO



“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



ESTUDIOS REALIZADOS

Se elaboró un Estudio de Impacto Ambiental Integral (EslA)

> Abarca los siguientes 3 Proyectos:

- “Conexión Física entre Chaco y Corrientes”
- “Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco)”
- “Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)”

<https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/convocatoria-para-espacios-participativos>

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES CONSIDERADOS PARA LA SELECCIÓN DEL TRAZADO

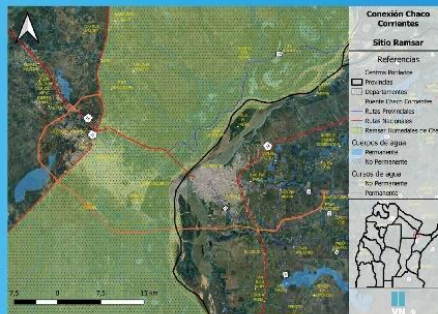


- Menos afectación de superficie de Sitio Ramsar
- Concordancia con las políticas de ordenamiento: “Máster Plan Santa Catalina”, “Plan Maestro Nueva Resistencia”
- Menor longitud del trazado total vial
- Menor superficie de afectación en la planicie de inundación estacional
- Mejor conectividad regional y local

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



SENSIBILIDAD DEL MEDIO

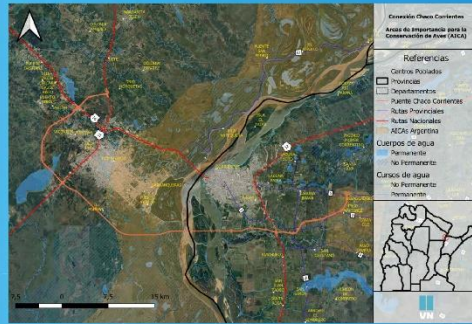


Sitio RAMSAR
“Humedales Chaco”

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



SENSIBILIDAD DEL MEDIO

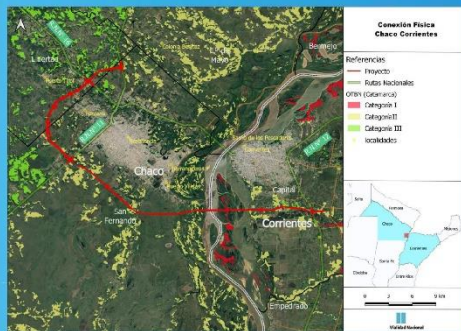


Área Importante para la Conservación de Aves (AICA) “CH02: Valle del río Paraguay-Paraná” (Provincia de Chaco)

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



SENSIBILIDAD DEL MEDIO

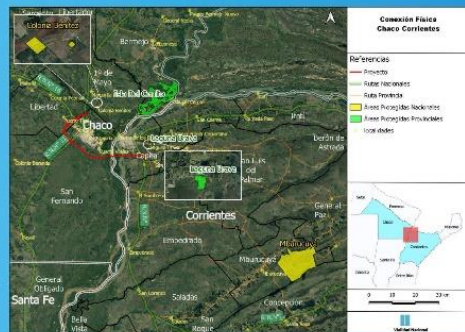


Ordenamiento Territorial de Bosque Nativo

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



SENSIBILIDAD DEL MEDIO



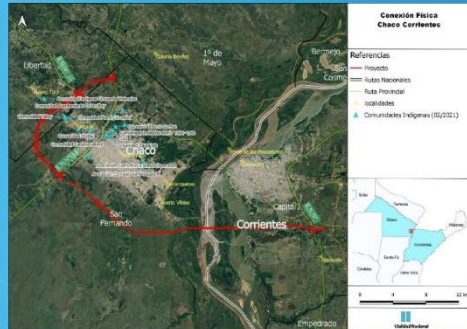
Otras Áreas Protegidas

- Reserva Natural Educativa Colonia Benítez (Chaco)
>8 hectáreas en la que se ampara una parcela.
- Parque Nacional Mburucuyá (Corrientes)
>Posee una superficie de 17.086 hectáreas pertenecientes a la ecorregión de los Esteros del Iberá.
- Parque Provincial Isla del Cerrito (Chaco)
- Reserva Natural Laguna Brava (Corrientes)

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



SENSIBILIDAD DEL MEDIO



Comunidades indígenas

No se identificaron comunidades indígenas en el área de influencia directa del Proyecto.

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



JERARQUÍA DE MITIGACIÓN

- EVITAR
- MINIMIZAR
- MITIGAR
- COMPENSAR

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



IMPACTOS POSITIVOS DEL PROYECTO



- > Impulso de la Economía Local y Regional
- > Mejora en la Seguridad Vial
- > Mejora en la Conectividad Local y Regional
- > Empleo Local durante la etapa de Construcción y Mantenimiento
- > Percepción Local positiva sobre la construcción del proyecto

“Mejora de la Conectividad Chaco-
Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



IMPACTOS NEGATIVOS DEL PROYECTO 

- > Impacto en la Biodiversidad, pérdida de vegetación natural y hábitat vegetal.
- > Afectación de Tierras: Expropiaciones y Reasentamiento.
- > Modificación del Paisaje
- > Interferencia en la Navegabilidad del Río.
- > Intervención en el escurrimiento superficial.
- > Afectación de la permeabilidad transversal.

“Mejora de la Conectividad Chaco-
Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



PRINCIPALES IMPACTOS NEGATIVOS ETAPA CONSTRUCTIVA 

- > Afectación a la biota acuática.
- > Desbosque
- > Interferencia con los servicios públicos durante la construcción.
- > Movimiento y extracción de suelos.
- > Emisión sonora.
- > Emisiones atmosféricas.
- > Potencial contaminación aguas superficiales y subterráneas.

TODOS LOS IMPACTOS REFERIDOS FUERON CONTEMPLADOS DURANTE EL PROYECTO

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



MEDIDAS DE MITIGACIÓN PLANTEADAS EN EL PROYECTO

- **Diseño del Puesto:**
contempla la correcta navegabilidad del río.
- **Viaductos:**
a ambos márgenes minimizando los impactos sobre los hábitats naturales.
- **Puentes y obras de arte menores:**
para un correcto escurrimiento superficial.
- **Distribuidores, colectoras:**
para una correcta permeabilidad transversal.
- **Pasos de Fauna:**
del lado de Chaco en zona de terraplén que acompañan las zonas de inundación extraordinaria.
- **Plan de Reforestación Compensatoria:**
se cuenta ya con un proyecto ejecutivo de reforestación y restauración paisajística que el contratista deberá cumplimentar.

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



MEDIDAS DE MITIGACIÓN PLANTEADAS EN EL PROYECTO

Plan de Manejo Ambiental y Social que contemple:

- > Programa de Aspectos Legales
- > Programa de Capacitación
- > Programa de Protección del Patrimonio Natural
 - Subprograma de Protección para la Flora y la Vegetación
 - Subprograma de Protección para la fauna silvestre
 - Subprograma de Protección para la Fauna Íctica
 - Subprograma de Protección del Recurso Suelo
 - Subprograma de Protección para los Recursos Hídricos / Agua
 - Subprograma de Protección del aire
 - Subprograma Control de la Contaminación por Ruido y Vibraciones
- > Programa de Manejo de Obradores
- > Programa de manejo ambiental de materiales, yacimientos, canteras y préstamos
- > Programa de Seguridad Vial
- > Programa de Materiales Peligrosos
- > Programa de Residuos Asimilables a Urbanos y Especiales de Obra
- > Programa de Manejo de Humedales
- > Programa de Manejo de Contingencias Ambientales
- > Programa Socioeconómico y Cultural
- > Programa de relaciones con la comunidad y mecanismo de quejas y reclamos
- > Programa de Monitoreo
- > Plan de Cierre
- > Responsable Ambiental
- > Responsable Social

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



ESTUDIOS ADICIONALES REQUERIDOS POR EL MARCO DE POLITICAS AMBIENTALES Y SOCIALES (MPAS) DEL BID

ESTUDIOS EN ELABORACIÓN

Nombre	Publicado	Cerrado	Lenguaje
ARL-1201-123456789.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-2.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-3.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-4.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-5.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-6.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-7.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-8.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-9.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol
ARL-1201-123456789-10.pdf	08-08-2023	08-08-2023	Spañol

- Ejemplo:
EslA Complementario:
- > impactos acumulativos
 - > servicios ecosistémicos
 - > análisis sociocultural
 - > riesgos de género
 - > riesgos a la salud

<https://www.iadb.org/es/acceso-informacion/inicio>

“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



PLAN DE ACCIÓN DE BIODIVERSIDAD (PAB)

Recoge las medidas de evitación, mitigación, compensación y restauración contempladas en el EIA, y se proponen medidas adicionales que permitan asegurar la No Pérdida Neta de biodiversidad en hábitats naturales para cumplir con los estándares del Marco de Políticas del BID.

Presenta un Programa de Monitoreo y Evaluación de la Biodiversidad (PMEB) preliminar, un programa a largo plazo que permitirá evaluar que las medidas de manejo y mitigación propuestas.

El PAB es un documento vivo, que debe ser actualizada y complementado a lo largo del desarrollo del Proyecto, con la participación de los actores de interés y expertos en cada uno de los receptores de biodiversidad en tanto y en cuanto el proyecto reciba el financiamiento externo.



“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



PLAN DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO Y RESTAURACIÓN DE MEDIOS DE VIDA (PRIRMV)

Ministerio de Obras Públicas de la Nación a través de Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales

WhatsApp: 11 56185526

Correo electrónico:
consultasbarriosesperanza@obraspublicas.gov.ar | 14 / AR-L1391 | Argentina.gov.ar



“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puesto sobre el Río Paraná”



VÍAS DE COMUNICACIÓN

Centro de Atención al Usuario de DNV
Lunes a Viernes entre las 9 y las 18hs
0800-222-6272/0800-333-0073
atencionalusuario@vialidad.gov.ar

PMaYS: Incorpora un Programa de relaciones con la comunidad.

Mecanismo de Atención de Reclamos y Resolución de Conflictos (MARRC)



“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



VÍAS DE COMUNICACIÓN

Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI) del BID




<https://www.iadb.org/mici/mechanism@iadb.org>


“Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes:
Nuevo Puente sobre el Río Paraná”



CONCLUSIONES

Con la aplicación de medidas de mitigación adecuadas y bien arraigadas en la industria, bajo estándares de mejores prácticas internacionales, el Proyecto tendrá impactos ambientales y sociales moderados, en línea con las regulaciones argentinas y los requisitos del BID.



Vialidad Nacional  **Ministerio de Obras Públicas Argentina**

