

Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS) PPP Vial Circuito 5

Idioma original del documento: Español
Fecha de corte de la revisión: 18 Agosto 2020

1. Información general del proyecto y del alcance de la revisión ambiental y social de BID Invest

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay (“MTO”), actuando como Unidad Ejecutora de la Dirección Nacional de Vialidad (“DNV”) licitó en septiembre de 2017 el contrato para el diseño, la construcción, operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y la financiación de la infraestructura vial dentro de la faja de dominio público, en los tramos de la Ruta N°14 comprendidos entre la localidad de Sarandí del Yi y la Ruta N°8, y entre la localidad de José Pedro Varela y la de Lascano, incluyendo el tramo de la Ruta N°15 entre las localidades de Lascano y Velázquez. Los tramos indicados atraviesan los departamentos de Florida, Lavalleja y Rocha de la República Oriental del Uruguay (el “Proyecto”). En enero de 2019, luego de terminado el proceso licitatorio, el contrato ha sido adjudicado el Consorcio conformado por ALDESA Construcciones S.A., COALVI Renovables S.L. y Ramón C. Alvarez S.A. (el “Consortio”).

A los fines de la preparación del estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (“EIA”), el Proyecto ha sido dividido de la siguiente manera:

Lote 1: Incluye los tramos N1 entre Rutas N°6 y N°7, el tramo N2 entre Rutas N°7 y N°108, y el N3 entre Rutas N°108 y Ruta N°8. Comprende 105 kilómetros de obras entre las cuales se incluyen rectificaciones de la traza, la construcción de un puente ferroviario y de dos empalmes de Ruta (con Ruta N°7 y Ruta N°8) y además dos desvíos en las localidades de José Batlle y Ordóñez y Zapicán.

Lote 2: Comprende la sección de la Ruta N°14 entre Averías y Lascano (en el cual se incluye el denominado el Tramo 305). Incluye la construcción de tres nuevos puentes, la modificación del puente existente sobre el río Cebollatí, y la construcción de un tramo elevado sobre la planicie de inundación del río Cebollatí.

Para el Lote 1, el Consorcio ha preparado el correspondiente estudio de EIA y lo ha remitido a la DNV, desde donde fue elevado a la Dirección Nacional de Medio Ambiente (“DINAMA”) del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (“MVOTMA”) para la obtención de la Autorización Ambiental Previa (“AAP”). Para el caso del Lote 2, fue necesario preparar un estudio de EIA sólo para el tramo de Ruta elevado y para los puentes sobre el río Cebollatí. Se espera que las AAP para ambos lotes sean obtenidas en octubre 2020. Entre tanto, el MTO ha publicado, en agosto 2020, los respectivos Manifiestos para habilitar el proceso de participación ciudadana.

El Proyecto incluye además la sección entre José Pedro Varela y Averías (Tramo 304) y la Ruta N°15 entre Lascano y Velázquez (Tramo 311 y Tramo 310), para los cuales no se requiere estudio de EIA.

El Proyecto prevé la instalación de un obrador sobre la Ruta N°14, a la altura de su intersección con Ruta N°7, y de otro en la Ruta N°14, en un predio adyacente a la localidad de Zapicán. Los obradores serán construidos sobre una planta de 80m x 70m e incluirán espacios para oficinas, servicios del personal, acopio de áridos, planta de hormigón, depósito y taller de mantenimiento.

Los áridos para el Proyecto provendrán de 18 canteras (7 entre Sarandí del Yí y Ruta N°8, 7 entre José Pedro Varela y Lascano y 4 entre Lascano y Velázquez). El agua para la construcción se extraerá de fuentes superficiales (previa autorización a la Dirección Nacional de Aguas) y la electricidad se tomará directamente de la red de la empresa proveedora (UTE). En cada obrador y en los puntos estratégicos de cada tramo del proyecto se instalarán equipos electrogeneradores para suplir el eventual corte de energía eléctrica.

La duración estimada del Proyecto es de 36 meses y en su punto de máxima demanda (hacia el mes 17), requerirá 482 trabajadores.

Para la Debida Diligencia Ambiental y Social (“DDAS”) del Proyecto, llevada a cabo en el mes de agosto 2020, se sostuvieron reuniones virtuales con personal del Consorcio y de la Dirección de Topografía del MTOP. La información de carácter técnico analizada en este proceso corresponde a la fase de anteproyecto por lo que bien podrían presentarse variaciones con el Proyecto Ejecutivo a ser aprobado y validado por la Dirección Nacional de Vialidad.

2. Clasificación ambiental y social y justificación

De conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, el Proyecto ha sido clasificado en la Categoría B, debido a que los impactos ambientales y sociales, así como los riesgos ocupacionales asociados a la etapa de construcción, se consideran de mediana intensidad, reversibles y gestionables mediante planes y programas de gestión conocidos en el sector.

Las Normas de Desempeño (ND) activadas por el Proyecto son: ND1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales; ND2: Trabajo y condiciones laborales; ND3: Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación; ND4: Salud y seguridad de la comunidad; ND5: Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario; ND6: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos y ND8: Patrimonio cultural.

3. Contexto Ambiental y Social

La Ruta N°14 se sitúa en la Cuchilla Grande, la cual cruza el territorio nacional de Este a Oeste, al sur del río Negro. El Proyecto se localiza en las cuencas del río Negro y laguna Merín, cuenca del río Yí, cuenca del río Olimar y cuenca del río Cebollatí. El paisaje predominante es el paisaje rural-fluvial, de pradera, montes de abrigo y cultivos estacionales. Dentro de este paisaje se pueden identificar sectores diferenciados, caracterizados por una vegetación específica (monte ribereño y bañado), las playas de arenas blancas y los arrozales. Los ambientes que se destacan dentro del área del Proyecto son el acuático, el bañado, el monte ribereño y la pradera natural. Los hábitats considerados críticos, por albergar a especies amenazadas, son el matorral, la pradera y el humedal. La temperatura media anual para la ubicación del

proyecto se encuentra entre 16,5°C y 17,0°C. El rango de humedad relativa anual es entre 75% y 77% mientras que las precipitaciones anuales oscilan entre 1.200 mm y 1.300 mm.

En el Lote 1 se ubican cuatro localidades relevantes: Sarandí del Yi, Nico Pérez, José Batlle y Ordóñez y Zapicán. Si bien Sarandí del Yi no está sobre la Ruta N°14, es la localidad que resultaría más afectada por las obras del Proyecto, en virtud de su cercanía y servicios disponibles (según censo del 2011 tenía 7.200 habitantes). En el Lote 2 se destacan las localidades de Averías (también conocida como 19 de Junio), Lascano y Velázquez.

La Ruta N°14 es utilizada en mayor parte por la actividad forestal. En menor cantidad, está presente la agricultura y la ganadería. En el entorno de Nico Pérez y José Batlle y Ordóñez hay actividad minera (minería de hierro) induciendo tránsito de camiones en las rutas cercanas. En la época estival, Averías es un centro turístico al que principalmente llegan habitantes de las localidades de José Pedro Varela y Lascano, caracterizados por sus playas de finas arenas. En el área del Proyecto se sitúan algunas construcciones históricas que no serían afectadas por los cambios en la traza. Existe la posibilidad de que durante las tareas constructivas se produzcan algunos hallazgos arqueológicos.

4. Riesgos e impactos ambientales y medidas de mitigación e indemnización propuestas

4.1 Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales

4.1.a Sistema de Gestión Ambiental y Social

Tanto Aldesa como Coalvi, ambos integrantes del Consorcio poseen sistemas de gestión ambiental y de salud y seguridad certificados por normas internacionales, evidenciando por tanto contar con los recursos necesarios para implementar un sistema de gestión ambiental y social específico para el Proyecto, tal como lo requiere la ND1.

El Consorcio preparará e implementará, para el Proyecto, un Sistema Integrado de Gestión Ambiental, Social y de Salud y Seguridad ("SIG"), el cual se estructurará conforme a los requerimientos de la ND1 e incorporará, bajo el formato de planes y procedimientos operativos, los componentes y programas del Plan de Gestión Ambiental ejecutivo y del Plan de Seguridad y Salud Ocupacional del Consorcio para la etapa de construcción.

El SIG estará liderado por un Gerente Ambiental, Social y de Salud y Seguridad de dedicación exclusiva al Proyecto; reportará a la Gerencia Técnica y, además, en forma directa a la Dirección del Consorcio; tendrá entre sus responsabilidades representar al Consorcio ante las autoridades locales competentes, las entidades de financiamiento y terceras partes. El Consorcio dispondrá además la designación de un profesional en Salud y Seguridad de dedicación exclusiva al Proyecto, quien liderará el equipo de técnicos y supervisores en salud y seguridad en obras, y reportará al Gerente del SIG; asimismo, el Consorcio incorporará un técnico especialista social de dedicación exclusiva, para liderar los aspectos sociales del Proyecto y preverá la eventual contratación de un arqueólogo para intervenir en los casos de hallazgos fortuitos.

4.1.b Política

Tanto Aldesa como Coalvi, poseen políticas ambientales y de salud y seguridad a nivel corporativo, substancialmente alineadas con los requerimientos de la ND1. En cumplimiento con la ND1, el Consorcio preparará y adoptará una Política Ambiental, Social y de Salud y Seguridad específica para el Proyecto.

4.1.c Identificación de riesgos e impactos

Para sistematizar la recopilación y evaluación de aspectos ambientales y de salud y seguridad, el Consorcio preparará una matriz de identificación y evaluación de aspectos ambientales y sociales, y una matriz de la identificación y evaluación de riesgos ocupacionales. En ambas matrices, que cubrirán todas las instalaciones y actividades del personal del Consorcio y de sus contratistas, se considerarán los resultados de los estudios de evaluación ambiental del Proyecto, y se procederá a la identificación y evaluación continua de impactos y riesgos.

4.1.d Identificación de aspectos legales

Sobre la base del procedimiento existente (PGA-PRLCAMA-07 Requisitos Legales), el Consorcio desarrollará e implementará una matriz de identificación y evaluación de aspectos legales, incluyendo los pertinentes a las Normas de Desempeño de la Corporación Financiera Internacional ("CFI") y los que correspondan de las Guías sobre medio ambiente, salud y seguridad de la CFI aplicables al Proyecto.

4.1.d.1 Impactos y riesgos directos e indirectos

Entre los principales impactos y riesgos esperados durante la etapa de construcción se incluyen la generación de ruido y polvo en suspensión, la afectación temporal del tránsito, el aumento de la probabilidad de accidentes viales, la afectación temporal de actividades como el turismo local, la pérdida de vegetación (en especial, de bosque nativo), posible afectación al patrimonio arqueológico (por excavaciones) y la potencial afectación a la calidad de agua de cuerpos superficiales y del suelo por eventuales derrames de sustancias contaminantes. Entre los potenciales impactos adversos asociados a la etapa de operación cabe citar a los cambios en la dinámica de la planicie de inundación del río Cebollatí que se producirían por la construcción del tramo elevado de la Ruta N°14.

4.1.d.2 Impactos acumulativos

El impacto de tipo acumulativo sobre el Tránsito Diario Promedio Anual de la Ruta N°14, producido por la entrada en operación de la nueva planta de UPM en 2022 ha sido considerado en diseño del Proyecto. No obstante, el Proyecto como tal no cuenta con un análisis de impactos acumulativos.

4.1.d.3 Análisis de alternativas

Para el caso del Lote 1, en donde han sido previstas rectificaciones y desvíos, se realizaron variaciones respecto a la traza original presentada en la Comunicación del Proyecto. Estas modificaciones en el trazado responden mayormente a sugerencias de los vecinos donde el trazado original seccionaba algunos predios privados o construcciones históricas, o bien se situaba a distancia muy cercana de viviendas o a

sitios con alto potencial de hallazgos arqueológicos. Más allá de esto, por tratarse el Proyecto de un mejoramiento de un corredor vial ya existente, no se requirió de un análisis de alternativas.

4.1.e Programas de gestión

El Plan de Gestión Ambiental para la etapa de Construcción preparado por el Consorcio y presentado ante las autoridades ambientales, incluye los siguientes programas: i) Gestión de Emisiones Atmosféricas, ii) Gestión de Efluentes, iii) Gestión de Aguas Pluviales, iv) Gestión de Residuos de Obra, restos de vegetación, escombros, metales, aceites, filtros y lubricantes, v) Gestión del ruido ambiental, vi) Gestión de Consumo de Monte Nativo (Plan de Recomposición de Vegetación), viii) Gestión de Presencia Física asociada a Obras Civiles y Tránsito de Vehículos y Maquinaria; ix) Vuelcos, incendios y derrames de sustancias químicas; x) Plan de Respuesta a Emergencias y xi) Plan de Monitoreo Ambiental.

Los principales componentes del Plan de Seguridad y Salud Ocupacional para la etapa de construcción del Proyecto incluyen: i) Planes de Capacitación; ii) Programa de reporte de actos y condiciones subestándar; iii) Programa de prevención de riesgos laborales; iv) Programa de Contingencias y Respuesta a Emergencias; v) Programa de Monitoreo de Salud y Seguridad Ocupacional; vi) Programa médico y control sobre la salud; vii) Monitoreo y medición de desempeño; viii) Programas de seguimiento y de detección y corrección de no conformidades; ix) Investigación de cuasi accidentes y accidentes y x) Registros y auditorías.

Estos programas serán incorporados al SIG, bajo el formato de procedimientos operativos que satisfagan los requerimientos legales y los incluidos en las Normas de Desempeño que resulten aplicables.

4.1.f Capacidades y competencia organizativas

El Programa de Gestión Ambiental para la Construcción preparado por el Consorcio incluye un Programa de Capacitación, el cual contiene formatos de registro para realizar un seguimiento del número de instancias de capacitación, planilla de asistencia y verificación de la capacitación. El Plan de Seguridad y Salud Ocupacional contempla actividades de capacitación y de inducción, charlas quincenales específicas de inicio de jornadas y de sensibilización del personal, y programas de incentivos a la seguridad ocupacional.

El Consorcio preparará un Plan Semestral de Capacitación en materia ambiental, social y de salud y seguridad, que incluya las instancias de capacitación previstas en el Programa de Gestión Ambiental y en el Plan de Seguridad y Salud Ocupacional; además dicho Plan incluirá cursos que resulten necesarios a partir de la identificación de impactos y riesgos significativos identificados mediante la aplicación de las correspondientes matrices, los asociados a eventuales cambios de tecnología y los pertinentes a la salud y seguridad de la comunidad potencialmente afectada por las obras constructivas. Particular enfoque se otorgará a la seguridad en la conducción de vehículos y maquinaria dentro y fuera del ámbito de las obras constructivas por parte de personal propio y de personal contratado.

4.1.g Preparación y respuesta ante situaciones de emergencias

El Plan de Gestión Ambiental para la etapa de construcción incluye un Plan de Gestión de Contingencias, en tanto que el Plan de Seguridad y Salud incluye un Programa de Contingencias y Respuesta a Emergencias para el caso de incendios, de derrames y de accidentes. El Consorcio cuenta además con un Procedimiento de Planificación de las Emergencias, aunque éste no contempla situaciones de emergencia generadas por causas naturales.

Si bien la documentación preparada para la prevención y respuesta a emergencias se considera válida para brindar lineamientos generales, el Consorcio preparará un Plan de Prevención y Respuesta ante Emergencias para cada sitio o instalación que conforme una unidad operativa (por ejemplo, obrador, cantera, etc.), que identifique: i) escenarios de emergencia específicos del sitio (derrames sobre el suelo o el agua, explosiones, incendios, inundaciones o deslizamientos del terreno ante lluvias intensas, amotinamiento, etc.); ii) las acciones correspondientes para prevenir y para enfrentar la emergencia; iii) las responsabilidades del personal frente al plan (incluyendo las correspondientes a feriados y fines de semana); iv) la identificación de actores externos potencialmente involucrados durante una emergencia (hospital, bomberos, policía, defensa civil, etc.) y v) el flujograma de comunicaciones y de autoridad para la toma de decisiones. Cuando corresponda, formulará un plan de evacuación indicando en un croquis: i) los puntos de encuentro; ii) las salidas de emergencia; y iii) la ubicación de equipos e instalaciones de extinción de incendios, de depósitos de materiales inflamables, y de los puntos de corte de energía, entre otros. La actuación del personal ante los escenarios determinados en los planes será materia de simulacros realizados en forma continua y aleatoria.

4.1.h Gestión de accidentes

El Programa de Contingencias y Respuesta a Emergencias del Plan de Salud y Seguridad Ocupacional para la etapa de construcción, incluye a la gestión primaria de accidentes personales, en tanto que la investigación de los accidentes está prevista en un documento separado. El Consorcio preparará e implementará un procedimiento específico para Gestión de Accidentes, cuyo contenido incluya lo indicado en el Plan de Seguridad y Salud Ocupacional, de cumplimiento a los requerimientos legales, y sea de aplicación tanto para personal propio como contratado. El procedimiento indicará las acciones a tomar en forma inmediata luego de ocurrido el accidente, el registro de la naturaleza y gravedad del accidente, la tramitación de los aspectos legales básicos, los formatos para preparar el informe de investigación del accidente y la identificación de las medidas preventivas o correctivas adoptadas para evitar su repetición.

4.1.i Gestión de contratistas

El Consorcio prevé la contratación de 10 empresas para brindar servicios de laboratorio, transporte, movimiento de tierras y pavimentos, señalización y construcción de estructuras, puentes y drenajes. Prevé además la contratación de 12 proveedores de diversos materiales, tales como acero corrugado, áridos, cemento asfáltico, geotextil, caños de hormigón, casetas de obra, grúas, hormigón, maquinaria auxiliar, neoprenos y prefabricados de hormigón.

El Consorcio ha preparado un procedimiento específico para Evaluación de Proveedores (PGA-PYC-01). Con base en dicho documento, el Consorcio preparará un Reglamento para Proveedores de Bienes y Servicios en el cual indicará que los proveedores deberán atenerse al cumplimiento de los requerimientos del SIG del Consorcio que resultaren pertinentes a su actividad. En especial, quienes operen las canteras deberán gestionar la totalidad de los impactos ambientales y sociales, y riesgos ocupacionales, en concordancia con lo requerido por el SIG del Consorcio. El Reglamento incluirá i) Política Ambiental, Social y de Salud y Seguridad y Política de Recursos Humanos del Consorcio Constructor elaboradas específicamente para el Proyecto; ii) Requerimientos mínimos de recursos profesionales en materia ambiental, social y de salud y seguridad del proveedor, debiéndose incluir al menos un profesional en materia ambiental y social y un profesional en salud y seguridad; iii) Listado de la totalidad de programas, planes y procedimientos del Sistema Integrado de Gestión del Consorcio Constructor; iv) Requerimientos de capacitación; v) Plan de Seguridad Vial; vi) Reglas de buena convivencia con la comunidad en alineación con lo establecido en el Plan de Comunicaciones, vii) Canales de recepción de quejas y reclamos para trabajadores contratados.

4.1.j Seguimiento y evaluación

La implementación del Plan de Gestión Ambiental para la etapa de construcción será fiscalizada por la DINAMA, en tanto que la ejecución del Plan de Seguridad y Salud Ocupacional será controlada por la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

De acuerdo con lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental para la etapa de construcción, el Consorcio Constructor deberá monitorear: i) La calidad de aire en puntos específicos (semestral); ii) El ruido ambiental en puntos específicos (semestral); iii) La calidad de efluentes de lavado de camiones mixer (frecuencia a determinar); iv) Las aguas pluviales (ocurrencia precipitaciones); v) Los residuos (semanal) y vi) Las vibraciones por voladuras (puntos de muestreo y frecuencia a determinar).

Adicionalmente a los requerimientos de monitoreo requeridos en el Plan de Gestión Ambiental para la etapa de construcción, el Consorcio preparará e implementará un Plan de Monitoreo Ambiental, Social y de Salud y Seguridad para dar seguimiento a los siguientes parámetros: i) Cantidad de reclamos comunitarios recibidos y resueltos por mes; ii) Temario y número de cursos de capacitación impartidos por mes (incluyendo número de personas capacitadas); iii) Niveles de ruido laboral en puestos de trabajo críticos (por ejemplo, cabina de máquinas de molienda y de cribado de piedras en canteras con frecuencia a determinar); iv) Calidad de agua para bebida (semestral); v) Índice de Frecuencia e Índice de Gravedad de accidentes personales ocurridos a personal propio y contratado (mensual); vi) Valores de resistencia de puesta a tierra de tableros eléctricos (semestral) y vii) Registros de incidentes y condiciones de trabajo inseguras detectadas en las visitas de control periódicas a frentes de obra (mensual). El seguimiento incluirá un análisis de las posibles causas y formulará las medidas manejo necesarias para los casos en que los valores medidos excedan los límites aceptados por la legislación vigente o por las guías aplicables de la CFI.

4.1.k Participación de los actores sociales

En acuerdo con las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, durante la fase de Comunicación del Proyecto, personal del Consorcio ha realizado actividades

de difusión y consulta del Proyecto a los vecinos afectados por la traza original. En aquellos casos de posible afectación de capacidad productiva de predios, o bien en casos de eventual afectación a viviendas, bienes patrimoniales o áreas con altas probabilidades de hallazgos arqueológicos, el Consorcio incorporó cambios al trazado para evitar dichos impactos.

En agosto de 2020, y en concordancia con los requerimientos legales, para el Lote 1 y para las obras de los puentes y tramo elevado del Lote 2, se llevaron a cabo los respectivos Manifiestos Públicos. Para este efecto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha publicado un texto sintético para difusión del Proyecto en el Diario Oficial y en los principales periódicos nacionales y departamentales. El texto publicado provee además el enlace para poder leer, para cada Lote, el respectivo Informe Ambiental Resumen. Luego de las publicaciones, y durante 20 días, se espera que el público envíe sus comentarios y opiniones a la DINAMA. Transcurrido los 20 días, la DINAMA emitiría, para cada Lote, la respectiva Autorización Ambiental Previa (AAP).

4.1.l Comunicaciones externas y mecanismo de quejas; informes a las comunidades afectadas.

El Consorcio elaborará e implementará, durante las fases de construcción y de operación del Proyecto, un mecanismo de recepción y resolución de quejas y reclamos de terceras partes potencialmente afectadas por las obras a realizarse. Asimismo, el Consorcio difundirá información referente al Proyecto a miembros de la comunidad mediante el Plan de Comunicación.

4.2 Trabajo y Condiciones Laborales

4.2.a Condiciones de trabajo y administración de las relaciones laborales

En cumplimiento del Decreto 125/014 – Seguridad e Higiene en la Industria de la Construcción, el Consorcio contará con un servicio de Seguridad en el Trabajo de carácter interno, incorporado en la estructura de la empresa y con presencia durante toda la jornada de trabajo. También por requerimiento de la legislación vigente, los trabajadores elegirán al menos un Delegado de Obra en Seguridad e Higiene que los represente, cuyas tareas se enfocarán en colaborar con el servicio de Seguridad e Higiene de la empresa, promoviendo la concientización del personal, cooperando en la identificación de riesgos, en las inspecciones y registrando en el Libro de Obra las sugerencias o apreciaciones que considere necesarias.

4.2.a.1 Políticas y procedimientos de recursos humanos

El Consorcio elaborará una Política de Recursos Humanos para el Proyecto, acorde a lo requerido por la ND 2, que será de aplicación al personal propio y al personal contratado.

4.2.a.2 Condiciones laborales y términos de empleo

Las condiciones generales de salud, seguridad y bienestar de los puestos de trabajo y de las instalaciones de alojamiento de campamentos están estipuladas en el Decreto 89/995 de Seguridad e Higiene en la Construcción. Las herramientas de gestión de salud y seguridad de que dispone el Consorcio se

consideran adecuadas y suficientes para brindar un servicio acorde a lo requerido por la legislación vigente.

4.2.a.3 Organizaciones laborales

Existe en Uruguay un único sindicato de la industria de la construcción: el Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos ("SUNCA"), el que actúa a nivel nacional en procura de mejoras salariales (a través de convenios colectivos), en la obtención de beneficios para el sector y en la adopción de mejoras en materia de salud y seguridad laboral.

4.2.a.4 No discriminación e igualdad de oportunidades

El Consorcio cuenta con una Política de Reclutamiento y Selección del personal, en la cual se indican los dos principios fundamentales de la Política de Recursos Humanos: i) el contratar el mejor personal disponible en el mercado de acuerdo con las necesidades del proyecto; ii) el no permitir la discriminación de origen, nacionalidad, raza, religión, género o edad. Esta política deberá ser actualizada por el Consorcio para incluir explícitamente los principios de no discriminación e igualdad de oportunidades .

4.2.a.5 Reducción de la fuerza laboral

Antes de la finalización de la etapa constructiva el Consorcio Constructor realizará un análisis de alternativas para la reducción de la fuerza laboral (como por ejemplo programas de desarrollo de las capacidades de los empleados) y desarrollará e implementará un plan de desmovilización de personal que cumpla con todos los requisitos legales y contractuales correspondientes y mitigue los impactos adversos que la desvinculación de trabajadores podría provocar.

4.2.a.6 Mecanismo de atención de quejas

El Consorcio elaborará e implementará un procedimiento específico para la recepción y resolución de quejas y reclamos del personal propio y contratado, el cual incluirá la posibilidad de capturar quejas o reclamos de forma anónima. En el procedimiento establecerá claramente la asignación de responsabilidades y los plazos de evaluación y respuesta a las manifestaciones del personal.

4.2.b Salud y seguridad en el trabajo

En Uruguay, la cobertura por los accidentes de trabajo es de contratación obligatoria por el empleador, y la brinda el Banco de Seguros del Estado ("BSE"). Así, cuando un accidente es denunciado ante la mutualista de salud elegida por el trabajador, y son los representantes del BSE quienes aprueban los días de ausencia laboral del accidentado y el tipo de tratamiento médico a seguir. Por otra parte, el empleador es responsable penalmente en caso de que su empresa no adoptare los medios de prevención de peligro grave a la vida, la integridad física y la salud de los trabajadores, previéndose sobre su persona un castigo consistente en prisión de entre tres y veinticuatro meses (Ley 19.196).

4.2.c Cadena de abastecimiento

Las canteras constituyen los componentes de la cadena de abastecimiento más relevantes, en virtud del grado de significancia de los potenciales impactos ambientales y sociales, y de los riesgos ocupacionales asociados. Para el Lote 1 se han identificado 11 canteras, y para el Lote 2 se prevé 7 adicionales. Cada cantera deberá someterse a un estudio de EIA y obtener su respectiva Autorización Ambiental Previa (AAP) y su Autorización Ambiental de Operación (AAO).

Se prevé que para tres canteras que se ubican dentro de los tramos 310 y 311 del Lote 2 se obtendrían sus respectivas AAP y AAO en setiembre y octubre de 2020. El resto de las canteras obtendría sus licencias durante 2021. Ninguna de las canteras es propiedad del Consorcio, por lo cual todas serán contratadas; la gestión ambiental, social y de salud y seguridad de cada cantera deberá satisfacer los requerimientos del SIG del Consorcio.

4.3 Eficiencia del Uso de los Recursos y Prevención de la Contaminación

4.3.a Eficiencia en el uso de recursos

El Consorcio implementará programas de concientización al personal propio y contratado para realizar un uso racional del agua y de la energía eléctrica. También incorporará a los procedimientos de gestión de residuos prácticas de separación en origen según su tipo, promoviendo, en lo posible, su reciclaje y reúso

4.3.a.1 Gases de efecto invernadero

El Consorcio preparará un Inventario de Gases de Efecto Invernadero para la etapa de construcción y, de forma anual, presentará tanto las estimaciones de emisiones para el año siguiente como el cálculo para el año anterior.

4.3.a.2 Residuos, pesticidas y materiales peligrosos y prevención de la polución.

El Plan de Gestión Ambiental para la fase de construcción prevé el manejo de residuos sólidos y líquidos, residuos de obra civil (escombros, restos de materiales, chatarra, madera, etc.), residuos asimilables a domésticos y residuos peligrosos de taller mediante medidas de gestión específicas. Dichas medidas prevén la reutilización de maderas acopiadas en el obrador y el reciclaje de chatarra. Para las baterías usadas y para los neumáticos en desuso se prevén gestiones específicas. El Consorcio elaborará e implementará un procedimiento específico para la gestión de residuos, mediante el cual se dará satisfacción a la legislación vigente y a las Guías Generales Sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad de la CFI – Abril 2007. Dicho procedimiento incluirá formatos de registros que permitan cuantificar y registrar la cantidad y tipo de residuos gestionados por mes o período que corresponda.

Asimismo, el Plan de Gestión ambiental para la fase de construcción prevé el almacenamiento y manejo de combustibles y sustancias peligrosas mediante instrucciones específicas. El Consorcio elaborará un procedimiento específico para la gestión de sustancias peligrosas en concordancia con los requerimientos legales vigentes y los que resulten de aplicación de las Guías Generales Sobre Medio Ambiente, Salud y

Seguridad de la CFI– Abril 2007. En dicho procedimiento se indicará expresamente que el Consorcio no adquirirá ni empleará pesticidas o sustancias químicas que incluyan algún componente de Clase Ia (extremadamente peligroso) o Ib (altamente peligroso) según la clasificación de la OMS.

No se espera que existan vertidos contaminantes por las obras de refacción y construcción de los puentes sobre el río Cebollatí ni sobre el puente sobre la cañada Sarandí, en virtud de que se evitará trabajar directamente sobre el cauce y, en el caso de la cañada Sarandí, se desviaré el curso para construir a un lado del desvío y viceversa.

4.4 Salud y seguridad de la comunidad

4.4.a Salud y seguridad de la comunidad

Según requerimiento de la DINAMA, el Consorcio deberá preparar e implementar para el Lote 2 y en coordinación con las autoridades departamentales de las localidades que correspondan, un Plan de Seguridad Vial. Dicho plan se enfocará en aumentar la seguridad vial en la zona próxima a Averías, en cuyas cercanías se instalará un obrador. Durante la época estival, dada la actividad turística en torno a Averías, será de alta relevancia coordinar acciones preventivas en materia de tránsito de camiones y de maquinaria vial.

El Consorcio preparará e implementará un Plan de Seguridad Vial de aplicación para todo el ámbito de construcción del Proyecto, el cual será de cumplimiento obligatorio para el personal propio y contratado. Dicho Plan tomará en cuenta las indicaciones ya previstas en el Plan de Seguridad Vial preparado a requerimiento de la DINAMA, y contemplará lo siguiente: i) curso de manejo defensivo obligatorio para todo chofer de camión o maquinaria propia o contratada; ii) control aleatorio de ingesta de alcohol y drogas a choferes de camiones y maquinaria propia y contratada; iii) identificación de sitios sensibles en recorridos de camiones y vehículos livianos de personal propio y contratado (por ejemplo, escuelas, hospitales, y sitios turísticos de alta concentración de público), fijando pautas de manejo específicas, incluyendo velocidades máximas para determinados tramos y uso obligatorio de luces encendidas; y iv) normas de buen comportamiento con miembros de la comunidad, impartidas a choferes propios y contratados.

Según requerimiento de la DINAMA, el Consorcio deberá preparar e implementar para el Lote 2, un Plan de Comunicación para asegurar una fluida y oportuna comunicación de las obras del proyecto a los miembros de la comunidad susceptibles de recibir de manera directa los impactos de las obras constructivas.

El Consorcio preparará e implementará además un Plan de Comunicación de aplicación para todo el ámbito de construcción del Proyecto. Dicho Plan tomará en cuenta las indicaciones previstas en el Plan de Comunicación preparado para la DINAMA, y contemplará además lo siguiente: i) Preparación y mantenimiento de un mapa de partes interesadas del Proyecto; ii) Planificación de actividades de difusión del Proyecto a miembros de la comunidad, mostrando grado de avance y aspectos eventualmente asociados a acciones constructivas significativas del Proyecto; iii) Gestión de voladura en canteras (con los recaudos indicados en el Decretos 125/2014 y 1230/1943 y 2605/1946), previendo la información anticipada del día, hora y duración de cada voladura a pobladores cercanos y de los recaudos que éstos

deberán tomar para evitar eventuales lesiones personales y daños materiales; y iv) Preparación e implementación de un Mecanismo de Captura y Resolución de quejas y reclamos de terceras partes. El Plan de Comunicación será de aplicación obligatoria por parte de empresas que gestionen las canteras afectadas al Proyecto.

4.4.b Personal de seguridad

El Consorcio contratará personal de vigilancia no armado para salvaguardar sus instalaciones.

4.5 Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario

4.5.a Aspectos generales

La Ruta N°14 es utilizada, en mayor parte, por camiones que transportan madera y, en menos cantidad, productos de la agricultura. Existe además un reducido tránsito vehicular particular.

El trazado de nuevos tramos y las obras de ensanche de la faja de dominio en el Lote 1 requerirán la expropiación de 73 padrones de tipo rural, no siendo, en principio, necesaria la reubicación de viviendas o el desplazamiento de personas. Esto en virtud que las modificaciones serán efectuadas dentro de la faja pública prevista. Sin embargo, existen dos tramos en los cuales los cambios previstos en la traza son en realidad desvíos de las localidades de Nico Pérez y de Zapicán respectivamente, en donde los terrenos a afectarse son de menor dimensión y más proclives a ser empleados por actividades menos extensivas.

4.5.a.1 Diseño del proyecto – Participación comunitaria

En junio de 2019, representantes del Consorcio junto con autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas mantuvieron reuniones con representantes de la Intendencia de Florida para considerar alteraciones al trazado original del Proyecto y tomar en cuenta las solicitudes de los titulares de los padrones afectados. Producto de lo anterior, se decidió realizar algunos cambios al trazado original del Proyecto, evitando así que sean afectadas tres viviendas ubicadas en las siguientes progresivas: i) 58+750 (Padrón 5.767); ii) 67+300 (Padrón 16.763) y iii) 69+600 (Padrón 872). Asimismo, el trazado fue corregido para evitar la afectación de una finca (vivienda y explotación agropecuaria) situada entre las progresivas 95+600 y 97+300.

4.5.a.2 Indemnización y beneficios para personas desplazadas

El proceso expropiatorio está a cargo de la Dirección de Topografía del MTOP. Dicho proceso parte de la planimetría del Proyecto aprobada por Vialidad Nacional. Las compensaciones por los bienes expropiados, en virtud de lo requerido por la Ley 19.355, consiste en el pago por el valor del terreno, por las mejoras realizadas y por los daños y perjuicios eventualmente ocasionados.

El Consorcio registrará y efectuará un seguimiento del plan de expropiación y restablecimiento de medios de subsistencia llevado a cabo por el Gobierno, y colaborará con las autoridades, en la medida que le sea permitido, para asegurar que los resultados de este proceso estén alineados con la ND5.

4.6 Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos

4.6.a Protección y conservación de la biodiversidad

El Proyecto se ubica principalmente en la unidad paisajística llamada Planicies del Este donde existen llanuras y además remanentes de bañado y monte ribereño los cuales pertenecen al área denominada Bañados del Este y Franja Costera; dicha área se constituye en una de las tres áreas de la Convención RAMSAR de Uruguay. Estos humedales permanentes y semipermanentes, asociados a cursos hídricos y humedales boscosos de agua dulce, se encuentran dentro de un área IBA (*Important Bird Areas - Bird Life International*).

Aunque el Proyecto no se asienta en ninguna de las áreas comprendidas en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, la traza de la Ruta N°14 intercepta dos áreas (o parches) con “prioridades de conservación”¹ (Plan estratégico 2015 - 2020. Sistema Nacional de Áreas Protegidas de Uruguay -SNAP); uno de ellos es caracterizado como monte nativo y, el más grande, como área natural inundable (entorno arroyo Sarandí). Cabe señalar también que, según las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible del Departamento de Lavalleja, la zona en que se ubica Averías, será probablemente categorizada como una zona de protección de dicho departamento.

El área natural inundable en el entorno del arroyo Sarandí no será alterada de forma significativa por el Proyecto, en virtud de que las obras previstas se realizarán sobre la traza de la vía existente.

La afectación al monte nativo ocurrirá principalmente en un área aproximadamente 60 m de ancho por 7.200 metros de longitud, de la cual apenas un 16% (unas 7 hectáreas) será ocupada por la nueva vía. La remoción de la vegetación en este sector será realizada previa autorización de la Dirección General Forestal. En el área no ocupada será restaurada a través de acciones contempladas en el Plan de Recomposición de Vegetación.

En el lugar donde se eliminará la vegetación nativa se ha registrado la presencia de la lagartija de Wiegmann (*Anisolepis Undulatus*), una especie que si bien es considerada vulnerable según la lista roja de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), no será afectada debido a su gran movilidad.

Las áreas afectadas por el Proyecto no constituyen hábitats críticos.

4.6.b Gestión sostenible de recursos naturales vivos

El Plan de Gestión Ambiental para la fase de construcción preparado por el Consorcio implementará un Plan de Recomposición de Vegetación que contempla: i) La conservación de los primeros 20 a 30 cm de suelo, juntamente con el tapiz vegetal, para ser reutilizado en la recomposición final de la faja pública y zona de obradores; ii) La compactación de rellenos para evitar erosión; iii) El análisis de las características del suelo para determinar su grado de compactación; iv) El perfilamiento del terreno de manera armónica

¹ Las áreas con prioridades de conservación son aquellas que presentan potencial para la expansión de la red de áreas protegidas del SNAP, debido a su riqueza en especies y a la existencia de ecosistemas amenazados y servicios ecosistémicos.

con el paisaje; v) El retiro de todo vestigio de ocupación al finalizar las obras; vi) La descompactación de suelos de obradores, al finalizar las obras; y vi) La colocación de capa superficial de suelo fértil al finalizar las obras. Estas acciones serán complementadas con la plantación de especies autóctonas. En el Lote 1 la plantación se realizará en 20 sitios específicos ubicados en 3 zonas de áreas inundables (márgenes de cursos de agua permanentes o semipermanentes), previéndose que, eventualmente, la recomposición de la vegetación pueda abarcar la totalidad de cada zona, según se considere necesario. En el Lote 2 se prevé la plantación de especies nativas en sitios específicos de 4 zonas de monte ribereño y bañados. El Plan incluye el seguimiento de la revegetación natural, evaluando la estructura y funcionalidad de las comunidades desarrolladas (enfoque de conectividad ecosistémica). Durante el primer año el seguimiento se realizará con frecuencia bimestral y durante el segundo y tercer año el seguimiento será cuatrimestral.

El Consorcio Constructor preparará e implementará el Plan de Recomposición de Vegetación descrito en los respectivos Informes Ambiental Resumen para los Lotes 1 y 2, incluyendo las acciones previstas para controlar las especies exóticas invasoras. Dicho procedimiento preverá la generación de los registros que permitan realizar un seguimiento de las acciones realizadas y un monitoreo de los resultados obtenidos.

4.6.b.1 Especies exóticas invasivas

Para llevar a cabo un control de las especies exóticas invasoras en el monte ribereño del río Cebollatí, y de ese modo mantener la estructura, composición y función del monte nativo, el Consorcio ha planificado implementar acciones basadas en las recomendaciones del Manual de Manejo del Bosque Nativo en Uruguay (MGAP – 2018). Dichas acciones incluyen la eliminación de las especies exóticas (especialmente ligustro y fresno), la implantación de especies nativas y el seguimiento, con frecuencia bimestral durante el primer año y cuatrimestralmente durante el segundo año.

4.7 Patrimonio cultural

Las construcciones con valor patrimonial identificadas en el área del Proyecto son: i) Casco histórico de estancia en ruinas, ubicado a 60m de la traza actual y a 260m del nuevo trazado, edificado íntegramente en piedra y organizado en módulos rectangulares, incluyendo un corral de piedra de un diámetro de 13m; ii) Panteón de la familia Correa situado a 200 m de la ruta; iii) Estación de tren Etiopía a 25 m de la ruta; iv) Capilla que se ubicará a 11m del nuevo trazado; v) Cementerio histórico de Bedolla (ubicado a 75 m de la traza actual y a 360 m del nuevo trazado; vi) Panteón ubicado a 120 m de la ruta actual; y vii) Corral de piedra de estancia El Grillo, ubicado a 70m de la nueva traza. Estas construcciones no serán afectadas por las obras constructivas siempre que se implementen las medidas preventivas necesarias, como ser la delimitación de zonas de exclusión específicas de las edificaciones.

Si bien la totalidad del Lote 1 presenta una probabilidad media de hallazgos arqueológicos, los tramos N2 y N3 resultan especialmente sensibles. En carácter preventivo, el Consorcio ha contratado la realización de un Estudio de Impacto Arqueológico de campo, el cual incluye: i) Prospección arqueológica subsuperficial; ii) Diagnóstico arqueológico; iii) Valoración arqueológica y situación patrimonial, contemplando la diagnosis del impacto y iv) Medidas de mitigación y conservación para el patrimonio arqueológico.

El Consorcio preparará e implementará un procedimiento para hallazgos arqueológicos fortuitos, tanto en sitios de la traza como en las canteras. El Contenido del informe deberá basarse en las consideraciones del Estudio de Impacto Arqueológico del Informe Ambiental Resumen preparado para el Lote 1. Su preparación e implementación deberá ser supervisada por un arqueólogo/a.

5. Acceso local a la documentación del proyecto

La documentación relativa al proyecto puede ser accedida en el siguiente enlace:

<https://www.dinama.gub.uy/oan/manifiestos/>.