

Se trata de un proyecto de categoría III según el sistema de clasificación ambiental de la CII porque puede tener como resultado ciertos efectos que pueden evitarse o mitigarse acatando normas de desempeño, directrices y criterios de diseño generalmente reconocidos. El proyecto no aumentará la traza de la carretera actual ni requerirá la adquisición de derechos de vía. Las cuestiones ambientales y laborales relacionadas con este proyecto incluyen las siguientes: emisiones a la atmósfera, efluentes líquidos, residuos sólidos, seguridad de los empleados, respuesta frente a emergencias y seguridad del transporte público. Durante la evaluación los patrocinadores presentaron información relativa al proyecto, incluida una lista de documentos que se están elaborando para el programa de trabajos medioambientales relacionados con la concesión.

Cumplimiento de la legislación medioambiental uruguaya: La gestión medioambiental de la concesión obliga al concesionario a cumplir con la siguiente legislación:

- Ley 16.466 - Impacto Ambiental
- Ley 17.283 - Medio Ambiente
- Decreto 253/79 - Normas de calidad del agua; y
- El manual medioambiental de la DNV.

Los patrocinadores están en vías de obtener una Autorización Ambiental Previa (AAP), que es un requisito previo al comienzo de los trabajos. Además, el concesionario tendrá que elaborar el Manual de Gestión Ambiental (MGA) y el Plan de Recuperación Ambiental (PRA). Asimismo se preparará una serie de diez manuales como orientación para los procedimientos de seguridad y de respuesta a emergencias. Los patrocinadores se han comprometido a presentar planes para hacer frente a esas cuestiones y demostrar que el proyecto propuesto cumplirá los correspondientes requisitos uruguayos y de la CII. Dichos documentos proporcionarán información sobre la forma en que los efectos potenciales enumerados a continuación se tendrán en cuenta en la elaboración del proyecto.

Calidad del aire: Durante la etapa operativa del proyecto la calidad del aire debería mejorar gracias al flujo de tráfico más eficiente en que redundará el mismo. Asimismo, durante la etapa de construcción se recurrirá a las mejores prácticas de gestión, incluido el rociado con agua, para reducir al mínimo las emisiones de polvo. Durante dicha etapa también se producirán emisiones a la atmósfera a partir de la planta de asfalto, que se controlarán con un sistema tipo venturi. Las partículas acumuladas en el sistema se reciclarán durante el proceso de preparación del asfalto.

Ruido: Los niveles de ruido ambiente aumentarán durante la construcción, pero se reducirán durante la explotación de la carretera con peaje gracias al mejor flujo de tráfico y al diseño correspondiente. Además, la carretera atraviesa mayormente zonas rurales con baja densidad de edificación, y la concesión termina en los límites de las poblaciones que atraviesa.

Calidad del agua: Los efectos que tienen sobre la calidad del agua la actual carretera y la correspondiente zona de derecho de vía se verán mejorados gracias a la reconstrucción de las banquetas y a mejoras en los sistemas de drenaje. Los efluentes líquidos de las oficinas administrativas, el depósito de mantenimiento y la estación de cabinas de peaje se tratarán para cumplir las correspondientes directrices nacionales y de la CII. Los efectos en la calidad del agua durante la construcción se reducirán al mínimo con la instalación de barreras antisedimentos provisionales para impedir que los sistemas de drenaje y, con posterioridad, las aguas superficiales, sufran cierta sedimentación.

Residuos sólidos: Tanto durante la fase de construcción del proyecto como durante la de mantenimiento y explotación de la carretera ya construida se generarán residuos sólidos. Los

generados durante la construcción y el posterior cierre de los correspondientes campamentos obradores y depósitos de materiales se eliminarán en áreas designadas a tal efecto, en forma satisfactoria para las autoridades locales, según las mejores prácticas de gestión. Por su parte, los residuos generados durante la fase de explotación y mantenimiento de la carretera se eliminarán en forma adecuada según las reglamentaciones locales.

Seguridad en materia de operaciones y mantenimiento: Los patrocinadores reconocen que entre los elementos clave para la seguridad en materia de construcción, mantenimiento y operaciones se cuentan unas políticas claras, además de recursos adecuados, procedimientos eficaces, capacitación de los empleados y supervisión por parte de los directivos. El patrocinador establecerá un mecanismo y un sistema de seguridad sobre la base de dichos aspectos. A los empleados expuestos a niveles de ruido superiores a los 85 dBA o a niveles de polvo de más de 10 mg/m³ se les proporcionarán los equipos protectores personales adecuados, que estarán obligados a usar. Se ofrecerá capacitación a los empleados para la prevención de accidentes, el uso de equipos protectores personales y la respuesta a distintas situaciones de emergencia potenciales. La empresa se centrará en la seguridad de los empleados y del público, lo que supone lo relativo a operaciones peligrosas, además de medidas de respuesta a emergencias y el transporte, almacenamiento y empleo de materiales peligrosos.

Seguridad: El proyecto mejorará la estética de su medio y mejorará la seguridad comunitaria y personal. La Compañía instituirá un programa de seguridad en la carretera que incluirá la cobertura de la carretera existente con vehículos de servicios de emergencia y personal para brindar asistencia a los automovilistas mediante el suministro o el envío de los servicios de emergencia que se requieran. El proyecto también significará la instalación de una mejor iluminación en lugares seleccionados.

El programa de seguridad del tráfico las 24 horas del día, elaborado por el patrocinador, también vela por que se observen las normas de tráfico. Al igual que en la carretera actual, se colocarán carteles informativos a lo largo del camino para fomentar la prevención de accidentes, especificar procedimientos de emergencia e indicar ciertas normas como los límites de velocidad. Cuando ocurran accidentes en la carretera o se estén llevando a cabo trabajos de mantenimiento, el patrocinador instalará carteles de aviso y de desvío claramente visibles. Además, se formulará un plan de respuesta a emergencias, en forma conjunta con los contratistas y las autoridades públicas, para enfrentar las grandes emergencias de transporte relacionadas con materiales peligrosos.

Efectos de la adquisición de tierras, y edificaciones dentro de la zona de derecho de vía: En virtud del convenio de concesión el Gobierno está obligado a entregar libres de edificaciones y de ocupantes las tierras ubicadas dentro de la zona de derecho de vía y la intersección en dos niveles, debiendo hacerse cargo de los costos correspondientes. No se requiere ningún reasentamiento para llevar a cabo el proyecto. Sin embargo, de requerirse alguno, se lo efectuará, en colaboración con la dependencia gubernamental correspondiente, en forma que permita reducir al mínimo y mitigar los efectos sociales negativos de la adquisición de tierras y las obras de desarrollo dentro de la zona de derecho de vía.

Aspectos laborales: El proyecto cumplirá los requisitos laborales de la CII en cuanto a libertad de asociación, derecho a organizarse y a celebrar negociaciones colectivas, abolición del trabajo forzoso y el trabajo infantil perjudicial, y no discriminación en materia de empleo y ocupación tanto durante la construcción como durante la fase de explotación.

Seguimiento y presentación anual de informes: El patrocinador formulará un plan de gestión ambiental (PGA), que incluirá un calendario para la formulación y puesta en práctica de

procedimientos medioambientales y de seguridad que resulten aceptables a la luz de las leyes nacionales y para la CII. EL PGA también incluirá un sistema de gestión ambiental en el que se indicará quién será responsable del seguimiento de la ejecución de las actividades del concesionario en materia ambiental y de seguridad, y en el que asimismo se proporcionará información actualizada sobre el estado de los correspondientes permisos ambientales y de seguridad. El concesionario presentará un informe anual en el que se resumirán los datos de seguimiento en cuanto al estado de la capacitación en materia de salud y seguridad, los programas de respuesta a emergencias y los informes sobre accidentes.