



Defensoría del Pueblo de la Nación
“Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

Nota

Número:

Referencia: ACTUACIÓN N° 5100/25 - DPN - s/seguimiento del proceso de las concesiones viales de la Red Federal de Concesiones - EX-2025-00038928- -DPN-RNA#DPN - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

A: SR. ADMINISTRADOR GENERAL, ING. MARCELO CAMPOY (DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en la Actuación N° 5100/25, caratulada: “DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, sobre seguimiento del proceso de las concesiones viales de la Red Federal de Concesiones - DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD”, EX-2025-00038928- -DPN-RNA#DPN, a fin de complementar nuestra anterior Nota NO-2025-00062161-DPN-SECGRAL#DPN del 26 de junio de 2025, sobre los aspectos vinculados con el reconocimientos que representa el atropellamiento de fauna silvestre y que fuera manifestado hoy en la Audiencia Pública.

A fin de ampliar lo manifestado, es que solicitamos se evalué incorporar en los Pliegos de la Red Federal de Concesiones:

1. Reconocimiento explícito del problema que representa el atropellamiento de fauna silvestre: Incorporar en todos los pliegos, como ya se hizo en el Tramo Conexión (Puente Rosario-Victoria), la necesidad de analizar y prevenir el atropellamiento de fauna silvestre y la accidentología vial asociada[1].
2. Diseño e implementación de medidas de mitigación: Incluir previsiones para la construcción de pasos de fauna, readecuación de alcantarillas y otras estructuras para que cumplan este fin, instalación de alambrados, reductores de velocidad y señalización específica en zonas críticas, con criterios técnicos adaptados a las especies y condiciones locales.
3. Estudios de Impacto Ambiental integrales: Asegurar que los EsIA a) abarquen tanto la etapa de construcción como la de operación y mantenimiento de todas las obras relevantes[2], incluyendo la evaluación de impactos por atropellamiento de fauna silvestre y efecto barrera, y b) propongan medidas concretas para evitarlos o mitigarlos siguiendo la jerarquía de mitigación que exige la normativa ambiental.

4. Plan de Manejo Ambiental Operativo (PMAom): Este plan debería incluir la forma en que se implementarán las medidas de mitigación que se identificaron en el EsIA (especialmente las de la etapa de operación, que es la que posee impactos sostenidos en el tiempo), el mantenimiento de las mismas, los indicadores de seguimiento para determinar su eficacia, y los mecanismos para la gestión adaptativa en función de los resultados obtenidos en los monitoreos de efectividad.
5. Monitoreo obligatorio y reportes periódicos: Incorporar en todos los pliegos (Etapa I, II y III) el registro sistemático de atropellamientos y accidentes viales relacionados con fauna, como se hizo con el pliego del Tramo Conexión (Puente Rosario-Victoria), así como el monitoreo de efectividad de las medidas implementadas y la inclusión de estos datos en los informes mensuales (que se solicitan en el capítulo correspondiente de cada pliego, generalmente indicado como "Informes AAU"). Esta información debería ser pública y es clave para poder realizar una gestión adaptativa, como se indica en el punto anterior, y para optimizar los recursos.
6. Actualización normativa: El MEGA II resulta obsoleto frente a los actuales conocimientos sobre impactos y mitigación de las infraestructuras lineales[3]. Hasta su actualización, es aceptable recurrir transitoriamente a especificaciones técnicas y adendas en los pliegos para suplir los vacíos o limitaciones del MEGA II, pero resulta fundamental actualizar este instrumento para que vuelva a ser una herramienta clave para contemplar y atender los impactos de las obras viales en planificación, ejecución y operación de las mismas.

[1] La Defensoría del Pueblo de la Nación lo solicitó por Nota NO-2025-00042703-DPN-SECGRAL#DPN del 12/05/25 para el tramo Conexión y para la provincia de Misiones (Etapa III, Noreste) pero sólo se incorporó para el puente Rosario-Victoria.

Se revisaron los todos los pliegos de la Etapa I; los Tramos Sur, Atlántico y Pampa de la Etapa II; y los pliegos de Tramos Mesopotamia, Noreste y Litoral de la Etapa III. Disponibles en <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/red-federal-de-concesiones>

[2] Hay 3 tipos de obras: Obras Iniciales de Puesta en Valor, Obras Obligatorias y

Obras de rehabilitación.

Los pliegos son ambiguos respecto a si las Obras de Rehabilitación requieren EsIA.

Por otra parte, el EsIA debe hacerse conforme las especificaciones del MEGA II, el cual está muy desactualizado (eso se incorpora en el ítem 6).

Adicionalmente, sólo se especifica que debe realizarse un EsIA de la etapa de construcción (los Pliegos de Especificaciones Técnicas Generales (PETG) tienen un apartado "Presentación de Estudio de Impacto Ambiental para las OBRAS OBLIGATORIAS" pero nada equivalente para las demás) cuando la normativa ambiental vigente es clara respecto a que el EsIA debe ser integral e incorporar la etapa operativa, que es la más extensa porque inicia al momento de poner en funcionamiento el camino y se mantiene durante toda su vida útil. Esto es así conforme la Guía para la Elaboración de Estudios de Impacto Ambiental del entonces MAYDS.

En su lugar pareciera que los impactos que surgen de la operación del camino se abordarán mediante el PMAom, lo cual en principio no está mal SIEMPRE Y CUANDO los impactos de esa etapa se hayan identificado y evaluado previamente y se hayan identificado las acciones necesarias para evitarlos o mitigarlos.

[3] Aunque el MEGA II fue una herramienta pionera en su momento (2008), actualmente presenta limitaciones:

- No incorpora los saberes más recientes sobre biodiversidad, cambio climático, conectividad ecológica, atropellamiento de fauna, impacto acumulativo y sinérgico, ni la perspectiva de paisaje.
- Tiene graves limitaciones para incorporar adecuadamente los impactos sobre ecosistemas complejos como, por ejemplo, los humedales ya que no está plenamente calibrado para ecosistemas dinámicos, altamente interdependientes y de difícil cuantificación.
- Su enfoque es más normativo y estructurado, pero poco adaptado a los nuevos desafíos ambientales y sociales.
- Se ve forzada su adecuación mediante adendas o especificaciones técnicas particulares, que intentan cubrir vacíos metodológicos.

Por ello, muchos técnicos y especialistas consideran necesaria una actualización urgente para que sea una herramienta útil y alineada con los estándares actuales de evaluación ambiental.

La necesidad de actualización del MEGA II se incluyó en el Proyecto PNUD ARG/21/G28 con financiamiento del GEF, a cargo del ex Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación. Ese proyecto preveía la generación de los insumos necesarios para contemplar en el nuevo MEGA como ser los impactos que la infraestructura vial ocasiona para la fauna silvestre, entre otras cuestiones.

Sin otro particular saluda atte.