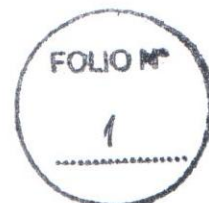




DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



BUENOS AIRES 21 OCT 2016

VISTO la actuación N° 1025/16 caratulada: "Dunda, María Victoria sobre impacto ambiental relacionado con fauna", y

CONSIDERANDO:

Que miembros del grupo autoconvocado "El Paraná No se Toca" solicitaron la intervención de esta Defensoría ante los atropellos de fauna silvestre que se producen en la Conexión Física entre las ciudades de Rosario, Provincia de Santa Fe y Victoria, Provincia de Entre Ríos.

Que la mencionada conexión, inaugurada el 22 de mayo de 2003, une la ciudad de Rosario con el sector norte de la ciudad de Victoria, recorriendo una distancia de aproximadamente 60 kilómetros. La obra atraviesa el canal del río Paraná frente a Rosario mediante un puente principal de obenques, mientras que los cursos de agua en el valle de inundación, ríos y arroyos navegables son cruzados por 12 puentes en zona de islas, vinculados entre sí mediante terraplenes.

Que el área donde se encuentra emplazada la mencionada conexión física es de "transición" entre las porciones Superior y Media del Delta del Paraná las que tienen una riqueza de fauna silvestre estimada en 243 especies: 36 de mamíferos, 157 de aves, 29 de reptiles y 21 de anfibios. En general, la diversidad de fauna silvestre del valle fluvial es alta pero puede variar de acuerdo al sector considerado. Las zonas centrales y más altas de la traza poseen mayor riqueza en este aspecto que las cercanas a las cabeceras, sobre todo cerca a Victoria (CONSULTORA: SERMAN & ASOCIADOS S.A.- TAYLOR ENGINEERING INC.; Estudio de Impacto Ambiental – Conexión física entre las ciudades de Rosario y Victoria. Disponible en <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37757137>).

Que la mencionada conexión atraviesa un área natural protegida que comprende unas 376.000 hectáreas de islas, declarada como tal por la Ordenanza

Handwritten signature and initials.



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



Nº 2185/03 del Concejo Deliberante de la ciudad de Victoria, asignándole la categoría de reserva de usos múltiples según la ley 8967 de Áreas Naturales Protegidas de la Provincia de Entre Ríos¹.

Que a fin de esclarecer los hechos denunciados se solicitó información a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y a la Gendarmería Nacional Argentina (GNA), cuyas respuestas obran a fs. 17/21 y fs. 28, respectivamente.

Que la DNV, a través del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), informa que en el año 2015 se evidenciaron 5 atropellamientos de carpinchos y 1 de un zorro en la mencionada conexión física. En lo que va del año 2016, se registraron 13 atropellamientos de carpinchos, 1 de un animal silvestre no identificado y 2 de caranchos.

Que aclara que estos registros se orientan hacia la seguridad vial, es decir, solamente se computan aquellos incidentes que han generado consecuencias hacia los usuarios.

Que con respecto a las obras de infraestructura realizadas durante la etapa de construcción para disminuir los atropellamientos de fauna silvestre, el OCCOVI informa que la mencionada conexión cuenta con 12 puentes a lo largo del valle de inundación del río que permiten el paso de animales silvestres durante las épocas de niveles hidrométricos no excepcionales del río Paraná.

Que la traza además cuenta con un alambrado de 5 hilos y en el año 2008 se completó la colocación de 2 hilos adicionales en aquellos sectores de la traza donde se registran mayores cantidades de incidentes con fauna silvestre. Estos hilos,

¹ El sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas de la Provincia de Entre Ríos contempla cinco categorías de acuerdo con el grado de intervención y de limitación de las actividades en ellos permitidas. Dichas categorías son: Parque Natural, Monumento Natural, Reserva Natural Manejada, Paisaje Protegido y Reserva de Usos Múltiples. El artículo 26 de la Ley Nº 8967 define a las Reservas de Uso Múltiple como "...aquellas áreas con cierto grado de transformación en su condición natural, en las que se privilegia la convivencia armónica entre las actividades productivas del hombre y el mantenimiento de ambientes naturales con sus recursos silvestres. Son zonas apropiadas para la producción ganadera, forestal y de fauna de valor comercial"



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



según el OCCOVI, contribuyen a evitar el paso de animales hacia la calzada durante épocas con niveles del río no extraordinarias.

Que también existe la cartelería preventiva e informativa sobre la presencia de animales sueltos a fin de que los usuarios de dicha traza extremen las precauciones. Agrega el OCCOVI que, ante la situación hidrológica extraordinaria que trae como consecuencia la presencia de gran cantidad de fauna silvestre sobre la traza, se reparten folletos de concientización hacia los usuarios en la estación de peaje.

Que al ser consultado por controles de velocidad, el OCCOVI informa que *"...son potestad de la Gendarmería Nacional Argentina, en virtud del Decreto N° 396/02 del Poder Ejecutivo Nacional, donde se extendió la jurisdicción de la Gendarmería Nacional Argentina, con carácter de exclusiva, al ámbito territorial que abarca la totalidad del Complejo Vial Conexión Física Rosario-Victoria (Ruta Nacional N° 174" (v. fs. 21).*

Que, sin embargo, al ser consultada al respecto la GNA informó que no realiza controles de velocidad en la citada traza y tampoco cuenta con radares fijos de velocidad (v. fs. 28).

Que atento lo informado por ambos organismos, corresponde realizar las siguientes aclaraciones:

Que por Resolución N° 815/1997 se dispuso el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la adjudicación de la Concesión de Obra Pública para la construcción, conservación, mantenimiento, administración y explotación de la obra Conexión Física entre la ciudades de ROSARIO, Provincia de SANTA FE, y VICTORIA, Provincia de ENTRE RIOS.

Que por Decreto N° 581/1998 se aprobó la adjudicación y el contrato de concesión celebrado entre el entonces Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con el consorcio integrado por: IMPREGILO SOCIEDAD POR ACCIONES, IGLYS SOCIEDAD ANONIMA, HOCHTIEF AKTIENGESELLSCHAFT VORM. GEBR, HELFMANN, TECHINT COMPAÑIA TECNICA INTERNACIONAL SOCIEDAD

[Handwritten signature]



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



ANONIMA COMERCIAL E INDUSTRIAL y BENITO ROGGIO E HIJOS SOCIEDAD ANONIMA quienes constituyeron a tal efecto, el Ente Concesionario PUENTES DEL LITORAL S.A.

Que los puentes a los que hace referencia el OCCOVI no fueron concebidos como obras de infraestructura para el desplazamiento de fauna silvestre y evitar su atropellamiento. En ese sentido, en la "Documentación Técnica Básica Definitiva" obrante en el Anexo I del contrato de concesión se dispone que *"en el valle de inundación del Río Paraná, comprendido entre las barrancas de la ciudad de Rosario (Santa Fe) y la cabecera Victoria (Entre Ríos), integrado por el cauce principal y una zona de islas con cursos de agua permanentes y transitorios, un mínimo del 18% de la longitud deberá ser salvada con puentes y viaductos y el resto del tramo con terraplenes"* (artículo 5).

Que asimismo, se establece que *"los siguientes cursos de agua deberán ser salvados mediante obras de arte mayores: Riachos El Ceibo, Carbón Chico, Carbón Grande, Paranacito (lado Victoria) y Paranacito (lado Rosario), y los Arroyos Barrancoso, San Lorenzo y de La Invernada. Además de los indicados, también deberán ser salvados con obras de arte mayores los cursos de agua que surjan de los estudios previos que se realicen para el proyecto"*.

Que en el Estudio de Impacto Ambiental (EslA)² se informa que *"en la planicie de inundación del río Paraná, a la altura de la conexión Rosario Victoria hay seis cursos navegables además del cauce principal: riacho Carbón Chico, riacho Carbón Grande, riacho Paranacito, arroyo Barrancoso, arroyo San Lorenzo y arroyo*

² Cabe aclarar que este EslA se presentó en el marco del Proyecto N° AR 0237 del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Conexión física Rosario-Victoria, mediante el cual "Puentes del Litoral S.A." buscó financiamiento para la construcción de la mencionada conexión. La ejecución de las obras de la referida conexión exigían una inversión total de \$ 377.673.56) de los cuales correspondían a financiación estatal \$ 234.571.367, en concepto de subvención al peaje, y \$ 143.102.193 como financiamiento a cargo de la Empresa Concesionaria. Puentes del Litoral S.A. comprometió dicha financiación con aportes de sus socios y un contrato de préstamo a celebrarse con el BID, el que debía tener carácter firme e irrevocable, según lo exigía el Pliego de Bases y Condiciones, por la suma de U\$S 73.751.000. El préstamo del BID no se concretó, hecho que motivó el otorgamiento de una Asistencia Financiera por parte del Estado Nacional, a fin de evitar la paralización de las obras (Decreto N° 172/2003)



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



Paranacito. Cada uno de estos cursos será atravesado por un puente con suficiente gálibo para permitir la navegación que, en estos cursos, sólo corresponde a embarcaciones fluviales, deportivas y de placer”.

Que estos puentes permiten, en los mejores de los casos, el desplazamiento de los organismos esencialmente acuáticos. Sin embargo, gran parte de la enorme diversidad que caracteriza a la región está dada por las especies típicas de los humedales, que necesitan tanto de ambientes acuáticos como terrestres.

Que en esa misma línea, el EsIA reconoce que “...las posibilidades de desplazamiento de la fauna en sentido NO-SE se verán sustancialmente disminuidas debido a un efecto barrera. Los peces se verán menos afectados por existir algunos pasos fluviales, sobre todo el puente principal. Sin embargo, con respecto a las especies de tetrápodos, la magnitud de este efecto dependerá del tipo de especie considerada. Exceptuando el caso de las aves, que prácticamente no tendrían limitaciones, muchos de los desplazamientos de los animales terrestres (gato montés, lagarto overo, ofidios como la yarará, o roedores como los cuisés) y semiacuáticos (coipos, ciertos reptiles y anfibios), se producen, a través de los corredores constituidos por los altos relativos (albardones) que acompañan a los cauces. Eventualmente, también se desplazan en camalotales en las grandes crecidas o bien, en forma más lenta, a través de las grandes extensiones de bañados y lagunas relativamente conectadas entre sí. Salvo para el caso de buenos nadadores de río abierto (carpinchos y lobitos de río) es poco probable, salvo en situaciones de extrema necesidad, que muchas especies puedan usar los grandes cursos de agua como vías de dispersión”.

Que más allá de ello, los puentes existentes a lo largo de la traza no han sido diseñados sobre bases ecológicas a fin de permitir el desplazamiento de la fauna silvestre, sino para permitir el escurrimiento de las aguas y en el caso de los cursos navegables, para el desplazamiento de embarcaciones.

Que en cuanto al alambrado, además de acentuar el efecto barrera, el mismo fue concebido a fin de impedir el acceso de animales mayores a la calzada, no

1
Dpx
A



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



siendo una medida eficaz para aquellos animales de menor tamaño, ejemplo de ello son la cantidad de atropellamientos registrados en la mencionada conexión.

Que asimismo, como bien informa el OCCOVI esta medida contribuye a evitar el paso de animales silvestres durante épocas con niveles del río no extraordinarios, lo que la torna ineficaz cuando estamos en presencia de una situación hidrológica extraordinaria.

Que la problemática de los atropellamientos se ve fuertemente influenciada por los pulsos de inundación del ecosistema, tal cual se verifica en la mencionada conexión donde se registraron mayores incidentes en momentos de crecidas. La altura del nivel del Río Paraná (nivel hidrométrico) produce la inundación de sus riberas y de las islas paranaenses y esto, a su vez, provoca el movimiento de la fauna silvestre hacia las áreas más elevadas como es el caso de la mencionada conexión física, aumentando así el riesgo de atropellamiento (Cfr. Dirección de Recursos Naturales de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación y otros (2015), Atropellamiento de mamíferos silvestres amenazados de extinción en la Ruta Nacional 12, al norte de la provincia de Corrientes. Un problema para la conservación de la fauna silvestre y la seguridad vial).

Que en las últimas décadas han cambiado notablemente las fluctuaciones del nivel del Río Paraná. Años atrás, las crecidas eran exclusivamente estivales, mientras que en los últimos tiempos, pueden registrarse en cualquier momento del año. Como algunas de sus causas, puede mencionarse el uso del suelo aguas arriba de esta área, al manejo del caudal de las represas hidroeléctricas, y probablemente, también al cambio climático global, entre otros. Estos pulsos de inundación del ecosistema generan alteraciones en el movimiento de la fauna, aumentando el riesgo de atropellamientos y por ende la demanda de trabajos de mitigación para evitarlos (Cfr. Dirección de Recursos Naturales de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, op. cit).

Que por lo expuesto, el atropellamiento de fauna silvestre constituye un problema que justifica la investigación y la aplicación de las medidas efectivas para

1
2016
20



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



disminuir las frecuencias de atropellamientos, adecuar la infraestructura vial a fin de permitir el desplazamiento de la fauna y al mismo tiempo mejorar la seguridad vial.

Que las rutas impactan sobre la fauna de dos formas: la mortalidad de animales por atropellamiento y la fragmentación de las poblaciones a través del "efecto barrera" que ejerce el camino y el tránsito (Cfr. Varela, D (2015), Ecología de rutas en Misiones. Evaluación de la efectividad de los pasafaunas y ecoductos. Informe con resultados para el período 2011.2014).

Que la forma de encontrar soluciones a estos problemas debe comenzar con la elección del trazado en la etapa de planificación. Ya el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental (MEGA) de la DNV, en su texto originario del año 1993, disponía que *"la destrucción directa del hábitat de las especies carece de medida correctiva, por lo que el diseño del trazado debe evitar zonas especialmente sensibles"* (MEGA (1993), 2.2.2. Conceptos ambientales básicos a ser considerados en el diseño de la obra vial. 2.2.2. i) Aspectos relativos a la fauna). El MEGA, en su versión actualizada, establece que en la etapa de planeamiento de la obra se debe evitar el trazado de una nueva carretera por zonas ambientalmente sensibles, o áreas donde existan comunidades biológicas especialmente frágiles o valiosas, tales como humedales o hábitats de especies amenazadas (MEGA II (2007), Pautas Ambientales de Diseño y Gestión, pág. 69)³.

Que en los casos en que sea absolutamente necesario efectuar el trazado por este tipo de áreas, es indispensable adoptar medidas que permitan el desplazamiento de la fauna a fin de minimizar el efecto barrera de la ruta y evitar el atropellamiento de la misma.

³ La DNV cuenta con un Manual de Evaluación y Gestión Ambiental (MEGA II), que es una herramienta que brinda el marco técnico y de procedimientos para la consideración y aplicación de criterios ambientales en la planificación, proyecto, construcción, operación y mantenimiento de la obra vial y especialmente en la evaluación y control de sus eventuales efectos negativos. Este Manual fue aprobado la Resolución N° 1604/2007 aprobó el MEGA II que dispuso su aplicación obligatoria en todo el ámbito jurisdiccional de la DNV para la planificación, proyecto, construcción, mantenimiento y operación de la Red Vial Nacional y en toda otra obra que fuera financiada a través de la DNV (cfr. artículos 1 y 2).

Handwritten signature and initials.



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



Que en el caso de la mencionada conexión, el EsIA identificó al efecto barrera como un impacto directo, permanente, negativo y distribuido. Según el EsIA, *"la imposibilidad de movilizarse de un lado a otro de la conexión (exceptuando por las márgenes de los cursos con vanos) afectará en magnitud media a alta a la fauna en general. La excepción la constituyen los nadadores de río abierto y las aves (...). Los alambrados y el cruce de autos por la calzada afectarán especialmente a las especies de mayor porte. En cambio, debido a la altura y pendiente de los terraplenes se verán afectadas las especies de mediano y bajo porte que no podrán ascenderlos"*.

Que también en el EsIA se identificó el atropellamiento de fauna silvestre como un posible en impacto. Así, se dijo que *"en relación a las eventuales muertes por "arrollamiento" de animales que intenten cruzar la conexión, éstas probablemente se produzcan, aunque en relativamente baja proporción (salvo en los períodos de inundación extraordinaria donde, fundamentalmente el terraplén funcionará como área de acumulación de fauna, por tratarse del sitio relativamente más alto). En estos últimos casos, deberán tomarse las medidas necesarias para evitar que la mortalidad, por esta causa, se eleve considerablemente"*.

Que agrega que *"la probabilidad de ocurrencia de estas muertes, también variará, de acuerdo a la especie considerada, aunque en situaciones "normales", cuises, gatos monteses, hurones, comadreja, zorrinos, aves carroñeras, gallinetas, ofidios y anfibios en general, aparecen como las más susceptibles dados sus particulares hábitos "caminadores"*".

Que no obstante ello, en el EsIA no se previó ningún tipo de medida de infraestructura para el desplazamiento de la fauna silvestre y como resultado de ello, se registra una cantidad considerable de interacciones entre fauna y vehículos, lo que dio lugar tanto a accidentes viales como una numerosa mortandad de ejemplares silvestres.

Que debido a que las estadísticas oficiales solo registran los accidentes viales, los atropellamientos que no causan víctimas humanas o daños a los

Handwritten signature and initials.



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



vehículos no son registrados por las autoridades. Asimismo, no se registran aquellos individuos atropellados que no mueren a causa del impacto y vuelven heridos a sus hábitats donde finalmente mueren.

Que sin embargo, los testimonios, denuncias y noticias periodísticas, dan cuenta de que el atropellamiento de fauna es un fenómeno habitual agravado en periodos de inundaciones⁴.

Que las principales causas del atropellamiento son, por un lado el cruce de la ruta por parte de los animales en sus desplazamientos naturales, y por el otro el exceso de velocidad de los vehículos.

Que para evitar estas situaciones potencialmente peligrosas tanto para los viajeros como para la fauna, existen diversas estrategias disponibles.

Que en materia de prevención resulta central reducir al máximo posible la cantidad de cruces del camino por parte de los animales, procurando que los desplazamientos de las poblaciones no requieran el cruce a nivel de la calzada.

Que ello implica el diseño, construcción, y mantenimiento de obras de arte tales como pasafauna adaptados a las particularidades de las especies y poblaciones presentes en la zona, y ubicación en los puntos conflictivos y en cantidad suficiente para lograr una reducción efectiva de los atropellamiento y accidentes.

Que el MEGA II, hoy en vigencia, establece que en la etapa de planeamiento de una obra vial se deben *"diseñar la instalación de obras complementarias de tipo y tamaño adecuado para el paso de la fauna silvestre, ganado, vehículos o*

⁴ Diario La Capital, Alertan por la mortandad de fauna autóctona en la conexión a Victoria, 26 de marzo de 2016. Disponible en <http://www.lacapital.com.ar/alertan-la-mortandad-fauna-autoctona-la-conexion-victoria-n495949.html> (última visita: 12/10/2016); Portal Vía Rosario, La conexión vial a Victoria es un cementerio de animales atropellados, 15 de abril de 2016. Disponible en <http://www.viarosario.com/sociedad/conexion-vial-rosario-victoria-cementerio-animales-atropellados-fotos> (última visita: 12/10/2016); Diario La Capital, La creciente del río Paraná trajo una invasión de nutrias en la costa rosarina, 19 de abril de 2016. Disponible en <http://www.lacapital.com.ar/la-creciente-del-rio-parana-trajo-una-invasion-nutrias-la-costa-rosarina-n783303.html> (última visita: 12/10/2016); Portal web Rosario 3, Alerta por animales sueltos en la ruta a Victoria, 1 de agosto de 2014. Disponible en <https://www.rosario3.com/noticias/Alerta-por-animales-sueltos-en-la-ruta-a-Victoria-20140801-0002.html> (última visita: 14/10/2016).



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



peatones, a fin de minimizar el efecto barrera de la ruta, por ejemplo, cuando disecta un ecosistema valioso, como un humedal o un bosque nativo”.

Que por otro lado, en ciertas circunstancias tales como las crecidas extraordinarias, o en determinadas zonas de mayor posibilidad de interacción tales como los albardones, es preciso además tomar medidas de gestión de la circulación que minimicen la posibilidad de atropellamientos y accidentes viales.

Que diversas pueden ser las circunstancias en la que un vehículo y un animal se encuentran, pero si el primero circula a una velocidad excesiva, su capacidad de frenado siempre favorece al atropellamiento (Nigro, N.A; Lodeiro Ocampo, N (2009), Atropellamiento de fauna silvestre en las rutas de la provincia de Misiones. Análisis y Propuestas preliminares para mitigar su impacto).

Que en ese sentido, la reducción de la velocidad constituye una medida eficaz y por tanto es preciso contar con medidas que efectivamente induzcan a los conductores a reducir la velocidad.

Que la estrategia meramente informativa a la que apela en este caso la DNV mediante carteles y folletos, no resulta eficaz, dado que no genera incentivos suficientes para reducir la velocidad.

Que por tanto, en momentos de mayor desplazamiento de fauna, sea por razones climáticas o biológicas, y en las zonas identificadas como de mayor riesgo de cruces, deben extremarse las precauciones mediante el uso de dispositivos de reducción de velocidad, instalación de radares fijos, y operativos de control de velocidad planificados al efecto.

Que en cuanto al control de la velocidad, cabe aclarar que el artículo 2 de Ley Nacional N° 24.449 (y sus modificatorias) de Tránsito asigna “... las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios de dominio público nacional a la Gendarmería Nacional.

Que “... A tal fin, la Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2° del decreto 516/07 y por el artículo 2° del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados

[Handwritten signature]



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios"(conforme texto sustituido por la Ley Nº 26.363).

Que tanto la Provincia de Santa Fe y la Provincia de Entre Ríos adhirieron al régimen instituido por la Ley Nº 24.449⁵, mediante las leyes Nº 11.583 y Nº 10025, respectivamente. En las rutas nacionales que atraviesan el territorio de la Provincia de Santa Fe, la GNA fiscaliza y comprueba las conductas presuntamente infractoras a la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449 (CONVENIO ENTRE LA PROVINCIA DE SANTA FE Y GENDARMERÍA NACIONAL ARGENTINA EN MATERIA DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL aprobado por Ley Provincial Nº 13.045). En cambio, en las rutas nacionales en territorio entrerriano, debido a la ausencia de un convenio entre GNA y la Provincia de Entre Ríos en este sentido, es la Policía de esa Provincia quién ejerce las funciones de control y comprobación de las conductas presuntamente infractoras de la mencionada Ley (cfr. artículo 2 de la Ley Provincial Nº 10.025).

Que es imprescindible que los organismos competentes adopten medidas de reducción de velocidad en la citada conexión física e implementen la infraestructura adecuada para evitar o reducir los atropellamientos de fauna silvestre.

Que cabe recordar que la Ley Nacional Nº 22.421 declaró de interés público la fauna silvestre que temporal o permanente habita el territorio de la República, así como su protección, conservación, propagación, repoblación y aprovechamiento racional (artículo 1). Asimismo, todos los habitantes de la Nación tienen el deber de proteger la fauna silvestre lo que incluye a la DNV y demás organismos competentes.

Que, las autoridades deben proveer a la protección del derecho a un ambiente sano, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación

⁵ El artículo 91 de la Ley Nº 24.449 invita a las provincias a adherirse íntegramente a los Títulos I a VIII de esa ley y sus reglamentaciones.



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica (artículo 41 de la Constitución Nacional).

Que por lo expuesto corresponde exhortar a la Dirección Nacional de Vialidad, en tanto ejerce la propiedad y jurisdicción sobre la Conexión Física Rosario-Victoria (cfr. Decreto Nº 616/92) a que conforme una mesa de trabajo junto con los demás organismos competentes a fin de evaluar las medidas constructivas y no constructivas a adoptar para evitar y reducir el atropellamiento de fauna silvestre en la mencionada conexión.

Que la presente se dicta de conformidad con lo establecido por el artículo 86 de la Constitución Nacional y el 28 de la ley Nº 24.284, modificada por la ley Nº 24.379, la autorización conferida por los Señores Presidentes de los bloques mayoritarios del H. Senado de la Nación, como de la Comisión Bicameral Permanente de la Defensoría del Pueblo, ratificada por su resolución 0001/2014 de fecha 23 de abril de 2014, y la nota de fecha 25 de agosto de 2015 del Sr. Presidente de la Comisión Bicameral Permanente de la Defensoría del Pueblo, que ratifica las mismas facultades y atribuciones otorgadas al Secretario General en la persona del Subsecretario, para el supuesto de licencia o ausencia del primero.

Por ello,

EL SUBSECRETARIO GENERAL DEL DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA
NACIÓN RESUELVE

Artículo 1º: Exhortar a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD a que conforme una mesa de trabajo con los demás organismos competentes de la conexión física Rosario-Victoria a fin de evaluar las medidas constructivas y no constructivas para reducir o evitar el atropellamiento de fauna silvestre.

[Handwritten signature]



DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACION
REPUBLICA ARGENTINA

00071/16



Artículo 2º: Poner en conocimiento de la presente resolución al MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA NACIÓN, a la SECRETARÍA DE AMBIENTE DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS, al MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, a la POLICIA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS, a la GENDARMERÍA NACIONAL ARGENTINA, a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y a la MUNICIPALIDAD DE VICTORIA.

Artículo 3º: Regístrese, notifíquese y archívese

RESOLUCIÓN N° 00071/16


DR. JUAN JOSÉ BÖCKEL
SUBSECRETARIO GENERAL
DEFENSOR DEL PUEBLO
DE LA NACIÓN

