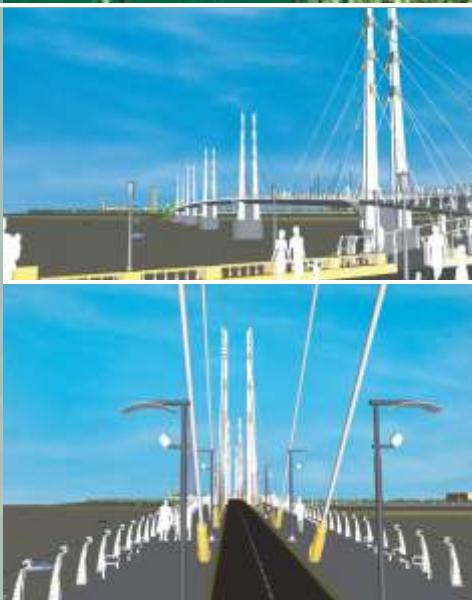


Número
79
OCTUBRE
2011



www.cpicd1.org.ar
cpic-santafe@arnetbiz.com.ar

CICLOPUENTE PEATONAL SOBRE LAGUNA SETÚBAL



REVISTA DEL CPIC

COLEGIO DE PROFESIONALES DE
LA INGENIERÍA CIVIL DE LA
PROVINCIA DE SANTA FE - Distrito I

DIRECTORIO DEL DISTRITO I

Presidente
Ing. Civil Guillermo Rossler
Vicepresidente
Ing. en Construcciones Orlando Colombo
Tesorero
Ing. en Construcciones Eduardo Borlle
Secretario
Ing. en Recursos Hídricos Pedro Kurgansky
Vocales Titulares
Ing. Civil Gustavo Balbastro
Ing. Civil Guillermo Añón
Ing. en Construcciones René Schlatter
Ing. en Construcciones Carlos Almeida
Ing. Civil Carlos Suárez
Ing. en Construcciones Lisandro Ríos
Vocales Suplentes
Ing. en Recursos Hídricos Rubén A. Saravia
Ing. en Construcciones Elvio Marotti
Ing. Civil Agustín R. Gómez

REVISORES DE CUENTA

Titular
Ing. Civil Andrés R. Di Martino
Suplente
Ing. Civil Gabriel A. Garro

TRIBUNAL DE DISCIPLINA Y ETICA PROFESIONAL

Titulares
Ing. Civil Silvia Doldán
Ing. en Construcciones Enrique Chiappini
Ing. Civil Angel Stamatí
Suplentes
Ing. en Recursos Hídricos Julio C. Gervasoni
Ing. en Construcciones Daniel H. Falco
Ing. en Construcciones Leopoldo G. Hebeaut

DIRECTORIO PROVINCIAL

Presidente
Ing. Civil Alejandro Laraia
Vicepresidente
Ing. Civil Guillermo Rossler
Secretario
Ing. Civil Bernardo López
Presecretario
Ing. en Recursos Hídricos Pedro Kurgansky
Tesorero
Ing. Civil Artemio Siryi
Pretesorero
Ing. en Construcciones Eduardo Borlle

2 | EDITORIAL

- 4 | FOTO DE TAPA | Ciclopunte sobre Laguna Setúbal
- 10 | COLABORACIONES | Informe Autopista Rosario-Córdoba
- 12 | INSTITUCIONALES | Estatutos CPIC aprobados
- 17 | INSTITUCIONALES | Notas enviadas
- 20 | LEGALES | Accidentes laborales y nueva doctrina
- 23 | INSTITUCIONALES | Enfermedad Profesional II
- 24 | DEINTERES | Habitats Sustentables e inteligentes
- 32 | COLABORACIONES | "Mas que una Ley, una necesidad"
- 34 | DEINTERES | Comunicados de Prensa D.N.V.



FOTO DE TAPA

STAFF

DISEÑO

Dra. Nora Ledezma

IMPRESIÓN

Imprenta Capeletti | J. del Campillo 2245 | Tel: 0342-4528338

PUBLICIDAD

Ing. Pedro Benet | Tel: 0342 155 469372

PROPIETARIO

Colegio de Profesionales Ing. Civil Distrito I

DIRECTOR

Ing. en Recursos Hídricos Pedro Kurgansky

COLABORADOR:

Ing. en Recursos Hídricos Rubén Saravia

EL COLEGIO

San Martín 1748 - Santa Fe | Tel/Fax: 0342 4593331/4584089
cpic-santafe@arnetbiz.com.ar | www.cpicd1.org.ar

Esta edición se distribuye entre, aproximadamente, seiscientos profesionales habilitados, como también diferentes Reparticiones de la Administración Pública Municipal y Provincial, Colegios Profesionales y alumnos de los últimos años de la Ingeniería Civil, Ingeniería en Construcciones, Ingeniería en Recursos Hídricos e Ingeniería Ambiental. Las opiniones o artículos firmados y los trabajos publicados son responsabilidad de los autores, sin que ello implique necesariamente que los editores la compartan. Registro de la Propiedad Intelectual: Exp. N° 177636



EDITORIAL

Por El Directorio

La Actualización y la Especialización

Si algo caracteriza a la época en que vivimos es la velocidad de los cambios. Existen varios estudios sobre la velocidad con la cual se actualizan o renuevan los conocimientos en las profesiones y si bien algunos campos tienen una dinámica mayor que otros, es indudable que los profesionales de todas las disciplinas deben mantener al día su formación y sus conocimientos. Basta imaginar, si no, a un contador liquidando impuestos según leyes o resoluciones de AFIP de hace diez años o a un ingeniero electrónico que se haya quedado en las válvulas y no conozca un microcontrolador.

Los profesionales de la Ingeniería Civil no somos la excepción. Las innovaciones tecnológicas, la normativa asociada a estas, la gestión, etc., permanentemente demandan actualización y especialización.

Esto puede darse de manera informal, a través de la lectura o el estudio por motivación individual de publicaciones o manuales, asistiendo a charlas, buscando en Internet, etc.

También puede hacerse de manera formal y sistemática, a través de la formación de posgrado que brindan las universidades o algunos centros especializados. Este tipo de formación

se orienta hacia algún aspecto o campo específico dentro del espectro dado por los alcances del título de grado. Por regla general los títulos de posgrado no modifican las incumbencias profesionales del título de grado pero aportan un nivel de formación o conocimientos superior a este, por lo cual en algunos casos puede darse que quien requiere de los servicios de un profesional exija, o al menos prefiera, cierta formación de posgrado.

Habitualmente la formación de posgrado se clasifica en cursos de actualización de corta duración, carreras de especialización de uno a dos años de duración; maestrías, de dos a cuatro años y doctorados, que demandan cuatro o cinco años. Cada una de estas categorías tiene distintas finalidades, siendo algunas más bien orientadas a ciertas temáticas de aplicación profesional y otras a actividades científicas o tecnológicas.

El Colegio desde hace años estimula la capacitación, la actualización y perfeccionamiento de sus matriculados, mediante actividades de distinto tipo como cursos y seminarios, así como apoyo económico para participar en congresos, cursos y carreras de posgrado, convencido de que estas políticas contribuyen a mantener elevado el nivel profesional y el servicio que los profesionales prestan a la sociedad.



ING. JOSE GÜLLER

REPRESENTANTE EN SANTA FE Y ENTRE RIOS



- CAÑOS DE ACERO CORRUGADO
- GUARDA RAIL
- COLUMNAS DE ALUMBRADO



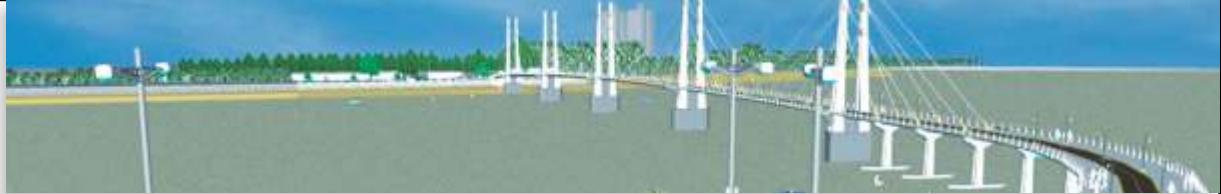
- GAVIONES
- GEOSINTETICOS
- COLCHONETAS
- FIBRAS PLASTICAS Y METALICAS



- TUBOS DE PRFV
- GRANDES TANQUES DE ACERO
- REHABILITACION DE CAÑERIAS



- BOMBAS CENTRIFUGAS
- PRODUCTOS DE DRAGADO



CICLOPUENTE PEATONAL SOBRE LAGUNA SETÚBAL

Proyecto realizado por Ing. Civil Leandro M. Viña

*Trabajo realizado como Tesis para la cátedra “PROYECTO INTEGRADOR”
de la carrera de Ingeniería Civil de la Universidad Tecnológica
Nacional Facultad Regional Santa Fe*

OBJETIVOS DEL PROYECTO

La ciudad de Santa Fe está pasando por un momento de cambios, apuntados al desarrollo de una ciudad configurada urbanística y ambientalmente, producto de planificaciones y proyectos inteligentes, con visión multidimensional, sustentable y de amplia aceptación social. Como parte de este crecimiento, tanto en aspectos arquitectónicos como viales, se propone la implementación de la obra: “Ciclo-

puente Peatonal sobre Laguna Setúbal”, ubicado a la altura de calle P. D. Colodrero, sobre el sector este de la Capital Provincial, ciudad de Santa Fe. El objeto de la misma es generar un vínculo ciclovial y peatonal entre la Costanera sobre la Av. Siete Jefes, en el lado oeste de la laguna Setúbal a la altura del Faro, y la Costanera Este, en el sector de la rotonda norte de la misma. Para su construcción se aprovecharán las pilas de ex-puente ferroviario, que unía la ciudad de Santa Fe con Colastiné, realizando

FOTO DE TAPA

OCTUBRE
2011



las adecuaciones estructurales correspondientes. Esta unión vial facilitará la circulación de bicicletas y peatones, brindando un mayor nivel de seguridad al tránsito, y descongestionando el puente colgante Ing. Marcial Candioti y el puente Nicasio Oroño. Estos puentes poseen una deficitaria calidad en lo que respecta a la circulación ciclista y pedestre en su diseño, generando dificultades que hacen peligrar la integridad de los usuarios. La necesidad de un vínculo seguro entre ambas costas resulta motivada por el gran movimiento de este tipo de tránsito, principalmente estudiantes, ciclistas, y actividades aeróbicas. Además de las ventajas desde el punto de vista vial, y la segregación del tránsito más vulnerable como lo es el ciclístico/peatonal, esta obra aporta una ampliación espacial para el uso del sector de costaneras. Es evidente que la desvinculación entre ambas costas, afecta la tendencia al uso del sector este, siendo el de menor accesibilidad. Debido a la amplitud espacial que se propone con la implementación del ciclopunte peatonal, se mejoran las posibilidades de uso y unificación del sector en su totalidad. Dentro de los objetivos planteados, aparecen los siguientes:

** Una obra que brinde la opción atractiva para el cruce de la laguna Setúbal, combinando una circulación fluida y dinámica con un paseo recreativo y aeróbico.*

** El diseño del Ciclopunte Peatonal deberá estar a la altura de la expansión necesaria para el desempeño de todas las actividades que hoy se desarrollan en las áreas costeras y las que puedan generarse a partir de ellas.*

** Este puente abriría una senda peatonal y ciclovial que vincule y unifique ambas costas, dándole al sector un elemento atractivo, funcional y placentero para estas actividades.*

** El Ciclopunte Peatonal reúne al peatón y al ciclista interaccionando como actores principales, fomentando la circulación ecológica y saludable. Se excluyen*



los vehículos motrices, alejando los gases contaminantes, ruidos molestos y posibilidad de accidentes de tránsito.

** El Ciclopunte Peatonal funcionaría como estructura de paso y circulación, y permitiría el disfrute y estancia como lugar de descanso y reunión de personas. Hace prevalecer la belleza y amplitud generadas por el entorno sobre la Setúbal e incorpora a la laguna como espacio de circulación.*

espinolagarcia@bolívar.com.ar

SOLUCIONES INFORMÁTICAS

proxy

insumos
accesorios
conectividad

PC/notebook
monitores
impresoras

PRECIOS
ESPECIALES a
MATRICULADOS
del CPIC

La Rioja 2635 S3000BXI Santa Fe
tel (0342) 455 2784 / 455 7534
contacto@proxysantafe.com.ar

SERVICIO TÉCNICO A DOMICILIO

www.proxysantafe.com.ar

ANTECEDENTES DEL SECTOR

Como reseña histórica del lugar, este ciclopunte sería el cuarto puente que atravesie la laguna Setúbal ubicado sobre esta traza. El primero fue un puente carretero-acueducto, construido durante los años 1904 y 1905, consistía en una estructura de madera dura, de poco más de 6 metros de ancho y salvaba una luz total de 264 metros, distribuida en 40 tramos (4 tramos centrales de 12 metros y 36 de 6 metros cada uno) y que además, según el proyecto original, realizaría la provisión de agua a la ciudad de Santa Fe a través de una cañería de 40 cms. de diámetro desde la instalación de toma cercana a San José del Rincón. La creciente ocurrida el 6 de junio de 1905 generó que una enorme acumulación de camalotes contra los pilares y una gran socavación del cauce destruyeran este puente, sin que alcanzara a inaugurarse.

Aproximadamente en el año 1907, ya estaba construido el segundo puente, con destino ferroviario, también de madera dura con estructuras de hierro. Estaba ubicado a la altura de "El faro" actual, entre las calles Gutiérrez y Luciano Torrent, y contaba con 43 tramos, lo cual agregados los viaductos y terraplenes, alcanzaba una longitud total de 498 metros. El 18 de marzo del año 1926, una gran creciente del río produjo el embalse de camalotes entre los pilares de madera del puente, lo que produjo una gran presión hidrodinámica sobre los mismos. El empuje destruyó gran parte del puente, inutilizándolo y obligando al desmantelamiento el resto.

Hacia finales de 1927 se encara la construcción de lo que sería el tercer y último puente sobre la laguna Setúbal, a solicitud de la Dirección General de los Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. La Compañía del Ferrocarril Francés, en el año 1929, contrata a la firma alemana Dyckerhoff y Widmann para ejecutar la obra, a la que se da inicio con la construcción (ese mismo año) de los dos estribos (lados Santa Fe y Colastiné). A finales de 1934 concluyen los trabajos de construcción y en febrero de 1935 se realizan las pruebas de carga con locomotoras y trenes. En junio de 1943, ocho años después de su puesta en funcionamiento, los cuatro tramos del puente fueron vendidos tras una operación entre la Compañía francesa del FFCC Santa Fe y los Ferrocarriles del Estado. Un año después las estructuras metálicas habían sido trasladadas a Mendoza, para ser utilizadas por la empresa del Ferrocarril Trasandino. A partir de entonces, entre las costaneras Este y Oeste, solo divisamos las pilas y estribos de lo que fuera el tercer y último puente ferroviario sobre la Laguna Setúbal.



viene de pagina anterior

SITUACION URBANISTICA ACTUAL DEL SECTOR

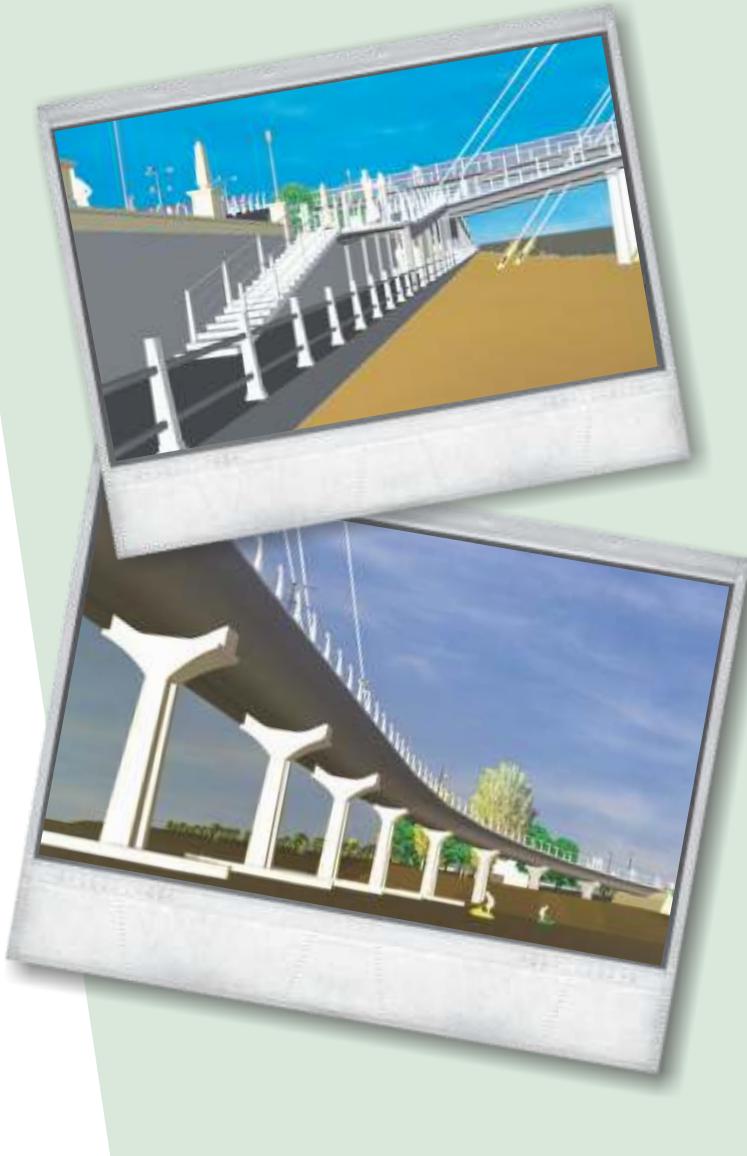
En la ciudad de Santa Fe, como ocurre también en muchas otras ciudades, el aumento en el volumen del parque automotor fue generando la saturación de los espacios destinados a este tipo de tránsito. Se puede decir que nuestro sector de estudio, principalmente la Av. Costanera Siete Jefes, no escapa a estas características. Los espacios disponibles para la circulación ciclista no están claramente demarcados en esta avenida, aunque la amplitud de sus veredas y del cantero central permitiría un aceptable tránsito de bicicletas, siempre y cuando la actividad peatonal lo permita.

En lo que respecta a la actividad peatonal del sector, la frecuencia y magnitud del volumen de personas que utilizan este espacio como lugar de paseo, recreación, descanso, actividades físicas, deportivas, comerciales, artesanales y culturales, hace deducir que una expansión del mismo traería aparejado un aumento en su aprovechamiento. Un punto importante a tener en cuenta es la disparidad de uso de los espacios disponibles entre la Costanera Oeste y la Costanera Este. Está claro que los nodos atractivos de ambas dependen de factores como lo son la temporada de playas, posibilidad de actividad nocturna, amplitud de los espacios, etc. A pesar de estas diferencias, existe la posibilidad de que el problema de contraste de usos esté siendo generado por una “comunicación poco atractiva” entre ambas costas, siempre en lo referido al tránsito tanto ciclista como peatonal.

ESTUDIO DEL TRANSITO CICLISTICO

Para lograr identificar los requerimientos en el uso de la bicicleta y su interacción con los demás vehículos en la zona del Ciclopunte Peatonal, se utilizaron datos brindados por el GISAV, contrastándolos con un censo volumétrico de flujo ciclista por observación directa realizado a mediados del año 2009. Como resultado de

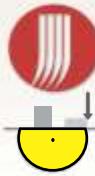
este análisis, se obtuvo una demanda en el sector de casi 200 bicicletas/hora en horarios pico y bajo las condiciones actuales. A esto deberíamos adicionar un incremento originado por la implementación del Ciclopunte Peatonal como vía atractiva de tránsito, con lo que obtendríamos un elemento de valoración del mismo.



Alta tecnología en Estudios Geotécnicos y Testeos de Estructuras

En toda Argentina y el Cono Sur

- Pruebas sónicas y ultrasonicas de integridad de pilotes
- Pruebas de carga dinámica de pilotes
- Estudios, Proyectos e Inspección de Obras de Ingeniería Civil.
- Estudios Básicos (Topografía, Geotecnia, Hidrologia)
- Evaluación de Pavimentos
- Estudios ambientales
- Estudios de Gasoductos
- Proyectos viales e hidráulicos



INCOCIV
CONSULTORA
ESTUDIO DE
INGENIERIA GEOTECNICA
ANSELMO JOSE FABRI

San Lorenzo 63 / 54 0343 4230211 (rotativas)
Paraná, Entre Ríos
1a Junta 2507, 4º piso, Of.11 / 54 0342 4520872
www.incociv.com.ar



En la base de todos los emprendimientos constructivos

viene de pagina anterior

Volumen peatonal en Costaneras

Mediante una estimación aproximada, puede concluirse que en la costanera oeste durante un día promedio de mucha concurrencia de gente (usualmente los días domingo), el volumen peatonal se aproxima a las 40.000 personas, solamente en el tramo comprendido entre el Puente Colgante y El Faro. Este valor puede de hasta duplicarse cuando se desarrollan eventos artísticos, deportivos u otros que motiven la concurrencia de gente. Por otra parte, en la Costanera Este ocurre algo distinto. Los puntos de atracción son la playa y las actividades comerciales implantadas en el sector, como los restaurantes y paradores. No se observa una gran actividad peatonal como en la Costanera Oeste, y mucho menos fuera de la temporada de playa. Esta gran diferencia de volumen de personas entre los dos sectores tan próximos hace pensar que existe algún inconveniente que esté impidiendo la dispersión del público y la consecuente unificación del uso y ocupación de ambos espacios.

Vínculos cicloviales y peatonales existentes entre costaneras

Los espacios disponibles para circulación ciclista y peatonal en los puentes existentes que cruzan la laguna Setúbal, muestran distintas características tanto desde el punto de vista

estructural como en lo que refiere a la seguridad y confort.

En el Puente Colgante se observa una estrechez en las dimensiones de la sección de calzada, que a pesar de que las velocidades de circulación vehicular no son elevadas, compliquan el tránsito ciclista. Hoy en día, este problema es solucionado por los ciclistas realizando maniobras peligrosas de zigzag entre vehículos, atentando contra su propia seguridad y la de los demás. Por otra parte, las veredas peatonales presentan constricciones causadas por los tensores metálicos, las columnas de iluminación y el paso peatonal en las antenas del puente.

El puente Oroño posee dimensiones de calzadas mayores que las del puente Colgante, posibilitando un mejor espacio para el tránsito ciclista. Asimismo, no existen demarcaciones de ciclobandas en la calzada, y la proximidad de circulación entre las bicicletas y los vehículos motrices hace peligrar la integridad del ciclista. Esto se agrava al observar el volumen de tránsito y el porte de los vehículos que circulan por este puente. En cuanto a la actividad pedestre, resulta peligroso circular por las veredas peatonales, además de no ser apropiado, debido al mal estado del solado de las mismas. Cabe señalar que el tránsito pesado genera vibraciones a la estructura que inquietan al peatón y transforman el recorrido en una experiencia poco placentera.



Infraestructura del ciclopunte peatonal

La obra del “Ciclopunte Peatonal sobre Laguna Setúbal” contempla la utilización de las pilas y estribos existentes, que pertenecieron al ex - puente ferroviario que cruzaba la laguna. Es conocido el comportamiento fluctuante de los regímenes de estas aguas, motivo por el cual se requiere la comprobación del estado actual de las estructuras de fundación. Por ello, resulta indispensable la readecuación los de taludes de cimentación socavados y la protección contra erosiones locales, medidas adoptadas en base a los resultados obtenidos. Asimismo, es necesaria la construcción de infraestructura nueva, complementando las existentes, para generar la continuidad del puente hacia ambas márgenes de la laguna.

Tramo atirantado central del puente

El esquema estructural del tramo central responde a la tipología de puente atirantado continuo, compuesto por cinco pares de pilones independientes entre sí empotrados a las pilas existentes, un tensor superior de atirantamiento que une la parte superior de los pilones en todos los tramos, y tres cables tensores que nacen de cada pilón hacia ambos lados para sustentar los módulos de vigas/tablero de sección tipo “cajón” que cubren cada tramo de aproximadamente 102 metros de luz cada uno. Estos módulos serán de hormigón pretensado transversalmente y postensado longitudinalmente, otorgando continuidad estructural entre todas las unidades modulares de cada tramo.

Diseño vial y estructural de los accesos del puente

Se proyectó el trazado vial de las circulaciones de la ciclovía, intersecciones con arterias existentes, vinculación de sendas peatonales nuevas con las existentes y la señalización vertical y horizontal de las vías. Además, se realizó el diseño estructural del acceso oeste en correspondencia con la Avenida Siete Jefes, que incluye las rampas de acceso, columnas y pilares con sus fundaciones, el estribo junto a la defensa de costanera y el tablero de aproximación desde el mencionado estribo hasta empalmar con el tramo de puente atirantado central. Asimismo, se desarrolló el acceso correspondiente a la Costanera Este, que incluye el tramo de aproximación, el estribo, los pilares con sus fundaciones, y el tablero de planta curva desde el mencionado estribo hasta el empalme con el tramo atirantado central.



Incorporación de tránsito motociclístico al ciclopunte peatonal

A pesar de que la idea principal del diseño del Ciclopunte Peatonal está fundamentada en la creación de un espacio de tránsito saludable, ecológico, libre de ruidos y de contaminación, no se puede dejar de lado la gran demanda vial que genera el tránsito motociclístico en nuestra ciudad. El crecimiento del parque automotor, con su elevado factor de ocupación de calzada en relación al número de pasajeros, está haciendo perder eficiencia a los espacios viales disponibles en la urbe. En el caso particular de los nexos de cruce de la laguna Setúbal, la problemática es aún más acentuada, debido al elevado volumen de tránsito del puente Nicasio Oroño y al déficit espacial disponible en el puente Colgante Ing. Marcial Candioti.

Otro elemento de importancia que requeriría de especial atención, es la creación de un corredor (p.e calle, avenida o costanera) que comience en la rotonda de la Costanera Este y se dirija hacia Colastiné, incluyendo el puente para cruzar el canal que une el sector del CERIDE con barrio El Pozo. Con un esquema como este, el flujo ciclístico y motociclístico que cruce por el Ciclopunte Peatonal y que pudiera encauzarse por esta vía, aliviaría en un alto nivel el volumen de tránsito de la Ruta Nacional N° 168, agilizando el flujo vehicular y otorgando un alto grado de seguridad para los usuarios.

Un tercer factor, que actualmente se está incorporando como otro medio de transporte, es la nueva “bicimoto”. Estos vehículos poseen características intermedias entre “bicicleta” y “moto”, lo que plantea dudas respecto a su categorización y clasificación dentro de los parámetros de tránsito y ordenamiento vial conocidos hasta ahora.

Lo anteriormente expuesto, deja planteado un problema que puede solucionarse en gran medida con la inclusión del tránsito motociclístico en el Ciclopunte Peatonal. Esto acarrearía un incremento del presupuesto original de aproximadamente el 3 % (señalizaciones, desvíos, accesos desde calles, semaforización, demarcaciones, etc.), lo que muestra que un aumento no muy elevado en la inversión favorecería enormemente a todo el sector. Asimismo, las decisiones que puedan tomarse a nivel técnico y económico, quedan a la espera del apoyo político, que es el que finalmente permite llevar a cabo la concreción de la obra.

INFORMACION

Realizado por:
Ing. Civil Leandro Martín Viña
Cátedra:
Proyecto Integrador
Titular de Cátedra:
Ing. Aldo Zanetta
Auxiliar de Cátedra:
Ing. Oscar Maggi
Director de Proyecto:
Ing. Guillermo Ferrando



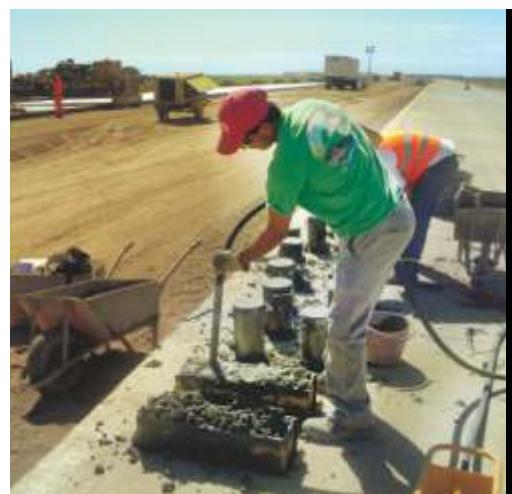
INFORME AUTOPISTA ROSARIO-CORDOBA

Se agradece la colaboracion del Ing. en Construcciones Hugo Daniel Hurt

Esta es una obra emblemática de la D.N.V considerada como la columna vertebral del país ya que une las dos primeras ciudades más importantes del país Rosario-Córdoba y varias más del corazón productivo de la Argentina, nace a través de varios años de gestiones ante los entes nacionales y provinciales. El último tramo de cierre de 43.684 mts. entre las ciudades de Gral Roca y Leones la ejecuto la UTE formada por IECSA S.A Y JCR S.A, está materializada por dos calzadas de 8,40 mts de ancho y 29 cm de espesor de hormigon Hº32 donde se realizo su ejecución por medio de una terminadora de hormigon GOMACO 2800 con encofrado deslizante a oruga, con una velocidad de producción de 1 mt. lineal por minuto, esta posee un sistema automático de inserción de pasadores y de barras de unión.

La línea de pasadores colocados cada 4,5 m (finalización de la placa) son de 38 mm de diámetro y 45 cms. de largo, de hierro liso,

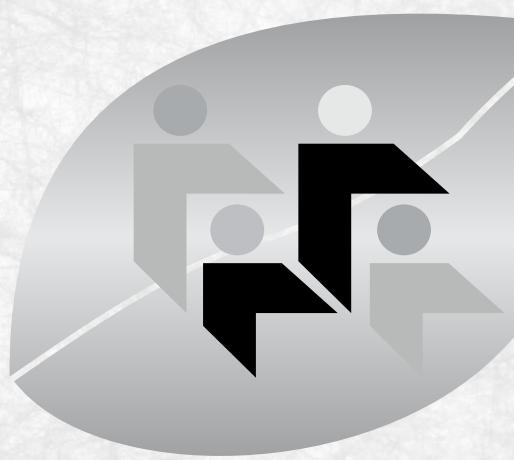
lubricados en un extremo, cuyo fin es transmitir las cargas de placa a placa, las barras de unión conformadas por barras de hierro nervado de 12 mm de diámetro y 80 cm de largos son colocadas cada 75 cm, estas terminadoras poseen 16 vibradores y un sistema de AUTO-FLOAT (fratás automáticos) para lograr una mejor terminación, inmediatamente atrás de esta viene el carro de curado impulsado mecánicamente para evitar el secado prematuro del hormigón, se utilizo una membrana química Sika Antisol Blanco.



Controles

Permanentemente para evitar fisuras por retracción plástica del hormigón personal idóneo controla la velocidad del viento y la temperatura ambiente ya que superando los 36º centígrados y 45 km./hs. no se puede

hormigonar, se moldeaba cada 100 mts. lineales 6 probetas las cuales se comparaban con probetas testigos, para verificar la resistencia del hormigón utilizado, cada empresa cuenta con su propio laboratorios para realizar ensayos y controles de calidad para todos los materiales actuantes en dicha obra.



En el pasado están las raíces y los impuestos que motivaron nuestras inquietudes. Pero en el presente y para el futuro, es donde concentraremos nuestros esfuerzos para ser cada día más eficientes en todas nuestras prestaciones, con la constante preocupación por brindar a todos los asociados, la más alta calidad médica, con amplia diversidad de planes y la tecnología más avanzada. Por demás, sentimos que la única forma de ser mejores, no es predicando la excelencia, sino practicándola.

Si todavía no es socio, llámenos y sepa en qué consiste un servicio superior.

**CAJA DE PREVISIÓN SOCIAL DE LOS PROFESIONALES DE LA INGENIERÍA
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE PRIMERA CIRCUNSCRIPCIÓN**

San Jerónimo 3033 - Tel./Fax: (0342)-4524701-4521779 - 4554523

www.cajaingenieria.org - (C.P. 3000) Santa Fe



ESTATUTOS C.P.I.C. APROBADOS

MEDIANTE DECRETO PROVINCIAL
Nº 0772 DE FECHA 27 DE MAYO DE 2010

Continúa del número anterior

Art. 40: Para ser miembro del Directorio se requiere: a) Acreditar una antigüedad mínima de 5 (cinco) años en la matrícula y haber estado habilitado en los dos últimos años en forma continua. b) No adeudar derechos de habilitación anual. c) No estar inhabilitado para ocupar cargos directivos. (según art. 14 del presente Estatuto).

Art. 41: Los miembros del Directorio de Distrito permanecerán cuatro (4) años en sus funciones (sin limitación para reelección), renovándose los cargos por mitades cada dos (2) años. La primera renovación corresponderá a los cargos de: Vicepresidente, Tesorero, Segundo Vocal Titular, Cuarto Vocal Titular, Sexto Vocal Titular y Segundo Vocal Suplente. La siguiente renovación corresponderá a los cargos de: Presidente, Secretario, Primer Vocal Titular, Tercer Vocal Titular, Quinto Vocal Titular, Primer Vocal Suplente y Tercer Vocal Suplente.

Art. 42: Cuando alguno o varios cargos quedaran vacantes, el Directorio designará entre sus miembros a los que hayan de desempeñar provisoriamente las vacantes hasta que sea elegido el titular, mediante Asamblea.

Art. 43: Se realizará como mínimo una reunión al mes, o cuando las convoque el Presidente o la mayoría de sus miembros, excepto en el mes de Enero; serán válidas con la presencia de la mitad más uno de los miembros y las resoluciones se adoptarán por simple mayoría de votos. En caso de empate el voto del Presidente se computará doble.

Art. 44: El Presidente representa al Colegio de Distrito en todos los actos internos y externos, actos públicos, sociales y culturales, preside las Asambleas y el Directorio, cumple y hace cumplir las resoluciones de las autoridades del Colegio y ejerce las atribuciones que la Ley, su reglamentación y normas complementarias le confieren. Cita al Directorio a Sesiones Extraordinarias o Especiales cuando asuntos urgentes lo requieran o si se lo solicitara un tercio por lo menos de los Directores Titulares. Juntemente con el Secretario o Tesorero, en su caso, firma los documentos e instrumentos públicos o privados, cheques, contratos, etc.

Art. 45: El Vicepresidente tendrá las mismas funciones que el Presidente en caso de ausencia de éste; a petición del Presidente podrá desempeñar comisiones especiales.

Art. 46: El Srio. tiene a su cargo el registro de matriculados, la atención de la correspondencia, las actas y archivos, propone al Presidente el Orden del Día de las reuniones de Directorio y de las Asambleas, y demás funciones que le sean encomendadas por el Directorio.

Art. 47: Son deberes y atribuciones del Tesorero: Organizar y controlar la Tesorería, tiene a su cargo la contabilidad, percibe y deposita los ingresos, realiza pagos, prepara el presupuesto económico para el ejercicio siguiente, el Balance General y el inventario. Firma conjuntamente con el Presidente o quien lo reemplace en el cargo de acuerdo a estos Estatutos, los cheques y toda documentación de pago.

Art. 48: Son deberes y atribuciones de los Vocales Titulares, concurrir a las reuniones de Directorio y participar con voz y voto, reemplazar en su orden a los otros miembros del Directorio en los casos de ausencia, vacancia, licencia, renuncia, fallecimiento, impedimento o separación del cargo.

Art. 49: Son deberes y atribuciones de los Vocales Suplentes, reemplazar en su orden a los Vocales Titulares en los casos de ausencia, vacancia, licencia, renuncia, fallecimiento, impedimento o separación del cargo. Desempeñar las Comisiones Especiales que les encomienda el Directorio. No tendrán voto en las reuniones de Directorio salvo en el caso de que reemplacen a un vocal titular.

Art. 50: Compete al Directorio de Distrito: a) Ejercer las funciones, objetivos y atribuciones otorgadas por la Ley, su reglamentación, este Estatuto y normas complementarias y hacer cumplir las resoluciones de las asambleas, del Directorio Provincial y del Tribunal de Disciplina y Etica Profesional. b) En representación del Directorio Provincial matricular a los profesionales con domicilio en su Distrito y gobernar la matrícula. c) Convocar a Asamblea, otorgar poderes y designar delegados en relación al Colegio de Distrito. d) Confeccionar la Memoria y Balance del ejercicio anterior, así como el presupuesto de gastos y recursos para el siguiente. e) Adquirir y administrar bienes de cualquier naturaleza sean inmuebles o muebles, constituir derechos reales sobre ellos, o enajenarlos, o disponer de ellos de cualquier manera, sea a título gratuito u oneroso, aceptar donaciones, legados, adquirir créditos o títulos de cualquier índole, públicos o privados, contraer obligaciones, contraer prestamos comunes, prendarios o hipotecarios ante instituciones públicas o privadas, celebrar o convenir contratos, solicitar subsidios y otorgar y ejecutar otra toda clase de actos jurídicos en relación a los objetivos del Colegio conforme a lo establecido en el art. 28. Con relación a la adquisición de bienes inmuebles o muebles registrables, constitución de derechos reales sobre ellos o su enajenación, a título gratuito u oneroso, o para contraer prestamos comunes, prendarios o hipotecarios ante Instituciones Pùblicas o Privadas será necesaria la previa resolución de Asamblea citada a estos efectos. f) Crear si es necesario comisiones o departamentos por especialidad. g) Designar la Junta Electoral, integrada por 5 (cinco) miembros. Los miembros del Directorio de Distrito no podrán ser miembros de la Junta Electoral. h) Disponer las medidas necesarias y conducentes a la mejor atención de los fines del Colegio de Distrito. i) En general, en el Distrito respectivo, los objetivos y atribuciones contenidos en los incisos b), d), h) e i) del Artículo 27 y a), b), c), d), e), f),/h), i), J), k) y l) del Art. 28. j) Realizar el cronograma de reuniones técnicas, simposios, conferencias y congresos. k) Crear delegaciones en lugar, tiempo y forma que sean necesarias. l) Dictar y hacer cumplir el Reglamento Interno.

Del Tribunal de Disciplina y Etica Profesional

Art. 51: La potestad disciplinaria se ejercerá por el Tribunal de Disciplina y Etica Profesional. Estará integrado por 6 miembros, 3 jueces titulares y 3 suplentes, por cada uno de los Distritos. Dichos miembros permanecerán por cuatro años en sus funciones. Dos de los miembros titulares y dos suplentes pertenecerán a la lista ganadora y un Juez Titular y uno suplente por la primera minoría. (la renovación de miembros se hará junto con la de Presidente y Secretario)

Art. 52: Para ser miembro del Tribunal de Disciplina y Etica Profesional se requiere: a) Tener una antigüedad en la matrícula no menor a 10 años y habilitación continua de 5 años como mínimo. Se computaran también los años de matriculación en otros Colegios de Ingeniería Civil o en el Consejo de Ingenieros, que puedan acreditarse. b) No haber estado inhabilitado para ocupar cargos directivos. c) No adeudar derechos de matrículación y/o inscripción anual. d) No formar parte del Directorio de Distrito. El Tribunal de Disciplina y Etica Profesional aplicara las sanciones previstas, enumeradas en forma no taxativa, en el art. 25 del presente estatuto, por el incumplimiento de las obligaciones impuestas y la realización de actos previstos en el art. 24 (Régimen Disciplinario) del presente estatuto.

Art. 53: El Tribunal actuara en una Sala independiente por cada Distrito de por lo menos 3 miembros titulares, con asiento en las ciudades de Santa Fe y Rosario respectivamente. En caso de supuesta falta cometida en el Distrito distinto al del domicilio fijado por el Colegiado, (indistintamente en el caso de querellado o querellante) las dos cámaras funcionaran como una a tal efecto con siete (7) miembros. Esta cámara unificada se formara con la totalidad de los miembros titulares de los dos Distritos más el Secretario del Directorio Provincial, sesionando con un mínimo de dos titulares por Distrito, y el Secretario del Distrito Provincial, reuniéndose en forma alternativa en la sede de uno y otro Distrito, principiando por el Distrito al que corresponda la acusación denunciada.

ING. EDUARDO J. R. BORLLE



CONSTRUCCIONES

ESTANISLAO ZEBALLOS 4057 - TEL./FAX: (0342) 489-6347
3000 SANTA FE - E-mail: ebconstrucciones@uol.com.ar

Art. 54: Los miembros del Tribunal deberán excusarse o podrán ser recusados por las mismas causas que los jueces ordinarios de la Provincia.

Art. 55: En caso de recusación, excusación, impedimento o licencia de alguno de los miembros, las salas del Tribunal se integrarán con los miembros suplentes.

Art. 56: El Tribunal de Disciplina y Etica Profesional tiene dentro del procedimiento, poder autónomo de investigación y procederá de oficio o a petición de partes.

Art. 57: Las personas que se creyeran perjudicadas por la actuación profesional de un matriculado, podrán presentarse por ante el Tribunal, el cual, si lo considera oportuno, antes de poner en marcha el procedimiento, podrá convocar a las partes a una audiencia de conciliación, así como desestimar de oficio, las denuncias notoriamente improcedentes.

Art. 58: La acusación debe ser clara y precisa y contener los hechos en que se funda.

Art. 59: Las actuaciones y procedimientos se llevarán a cabo de acuerdo con lo dictado por el Reglamento del Tribunal de Etica y Disciplina Profesional. Dicho reglamento deberá prever necesariamente: a) procedimientos que consagre la garantía del debido proceso, b) la obligación de que la acusación sea clara y precisa conforme lo previsto en el artículo anterior, c) derecho a la defensa y a la producción de pruebas, d) la necesidad de que se emita pronunciamiento debidamente fundado, e) y el acceso a una instancia revisora del pronunciamiento.

Art. 60: El fallo recaído deberá ser comunicado fehacientemente, por cédula certificada, al acusado, a fin de que pueda ejercer los recursos pertinentes. Firme la sentencia el Colegio deberá hacerla cumplir.

Art. 61: Como régimen supletorio de las actividades propias del Tribunal de Etica y Disciplina, se aplicará el Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia de Santa Fe.

Capítulo VIII- De las Elecciones

Art. 62: Las elecciones de los miembros del Directorio de Distrito, del Tribunal de Disciplina y Etica Profesional y del Revisor de Cuentas, se

hará por el voto directo y secreto de los electores, mediante la forma que se reglamente.

Art. 63: Son electores los Profesionales de la Ingeniería Civil inscriptos en la matrícula, que no adeudaren cuotas de habilitación y/o inscripción anual y no se hallaren suspendidos y/o inhabilitados.

Art. 64: El Directorio de Distrito convocará a elecciones con una anticipación no menor de 60 días corridos a la fecha fijada para las mismas, especificando los cargos a cubrir.

Art. 65: La elección se realizará por lista completa, con número de candidatos igual al de los cargos a cubrir.

Art. 66: Las listas deberán ser oficializadas ante la Junta Electoral hasta 30 días anteriores a la fecha establecida para el acto eleccionario. Deberán estar avaladas por las firmas de sus integrantes y patrocinadas por el 5% como mínimo de los colegiados del Distrito incluidos en el padrón electoral y por no menos de 20 de ellos, debiendo cumplir los candidatos con los requisitos exigidos para el cargo correspondiente. Solo las listas oficializadas podrán designar un delegado para fiscalizar cada mesa del acto eleccionario y el escrutinio. En caso de oficializarse una sola lista se proclamará sin votación.

Art. 67: El padrón electoral se pondrá de manifiesto desde 60 días corridos antes del acto eleccionario, existiendo un periodo de tachas de 10 días, a cuyo vencimiento se confeccionará el padrón definitivo.

Art. 68: El voto será voluntario debiendo emitirse personalmente en los lugares establecidos por la Junta Electoral o mediante otra forma que se reglamente.

Art. 69: En caso de que el elector emita su voto por correo, este sólo será válido si es recepcionado hasta la hora de cierre del comicio. Dicho sobre contendrá como destinatario a la Junta Electoral en la sede del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil y como remitente el Nombre, Apellido, Domicilio, Localidad, con su sello, con Nombre, Título y Número de Matrícula registrado por el Colegio y firma. El sobre deberá estar avalado por la firma y sello de dos profesionales incluidos en el padrón electoral, o en su defecto certificada la firma del sobre ante escribano público, Juez de Paz o Autoridad de la localidad competente.

Art. 70: Para la elección de los miembros del Directorio de Distrito, del Tribunal de Disciplina y Etica Profesional, Revisor de Cuentas y Representantes se tomarán en cuenta la lista ganadora que obtenga mas sufragios y la primera minoría siempre que esta supere el 20 % de los votos emitidos.

Art. 71: Simultáneamente con la convocatoria a elecciones, el Directorio de Distrito, designara una Junta Electoral que deberá: a) Organizar el acto eleccionario. b) Controlar la recepción y emisión de votos y realizar el escrutinio a elevar al Directorio de Distrito. c) En general, realizar todo lo conducente al mejor desarrollo del Acto Eleccionario.

Art. 72: El acto eleccionario se realizará en un solo día, funcionando el comicio durante 12 horas corridas, por lo menos, debiendo efectuarse el escrutinio inmediatamente finalizada la elección. En los casos de votos emitidos personalmente, el elector incluirá su voto en un sobre que poseerá la mesa y que será depositado en una urna cerrada y ladrada, colocada en el local designado al efecto. Acto seguido, firmará un padrón a los efectos de dejar constancia de la emisión de su voto.

Art. 73: Finalizada la elección, se procederá a la apertura de las urnas y al recuento de votos, en primer término se

contarán los votos emitidos personalmente, y en segundo lugar los recibidos por otro medio, labrándose las actas correspondientes, las que deberán contener: Número de sufragantes, número de votos obtenidos por cada lista observaciones efectuadas por autoridades del comicio o fiscales. Dichas actas firmadas, por duplicado, por el Presidente del Comicio y Fiscales que lo deseen, serán remitidas a la Junta Electoral para que se realice el escrutinio definitivo.

Art. 74: Finalizado el escrutinio, la Junta Electoral remitirá el mismo al Directorio de Distrito, a fin de que proclame los electos.

Capítulo IX - Del revisor de cuentas

Art. 75: En cada Distrito se elegirá un Revisor de Cuentas Titular y un Suplente. El titular pertenecerá a la lista ganadora y el suplente a la primera minoría. Permanecerá dos (2) años en el cargo, pudiendo ser electo por dos períodos consecutivos y sin limitación en períodos alternados. Para ser Revisor de Cuentas, se deberán cumplir los requisitos siguientes: a) Ser argentino. b) Poseer en forma exclusiva y excluyente título Profe

CERCO DE OBRAS

**PARA OBRAS EN CONSTRUCCIÓN O
TERRENOS BALDÍOS. SE CUMPLE DE ESTA
MANERA CON LAS ORDENANZAS
MUNICIPALES, EMBELLECIEndo EL
EMPRENDIMIENTO. APTOS PARA EL
INGRESO DE MATERIALES Y VEHÍCULOS
(ADAPTABLES A PORTONES DE ACCESO DE
2 HOJAS)**

**Provisión, instalación y mantenimiento sin
cargo para el frentista y/o profesional**

Consultas:



ACUARELA

Vía Pública

25 de Mayo 2623 - (3000) Santa Fe

Tel./Fax: (0342) 453-3045

e-mail: americogimenez@arnet.com.ar





sional de la Ingeniería Civil o Afin. c) Acreditar una antigüedad continua, mínima de 5 años en la matrícula, habilitado y con ejercicio de la profesión en la Provincia de Santa Fe d) No adeudar derechos de matriculación y/o habilitación anual. e) No estar inhabilitado para el ejercicio profesional, según art. 12 del presente Estatuto.

Art. 76: Son sus deberes y atribuciones: a) Fiscalizar el desenvolvimiento económico del Colegio de Distrito. b) Informar a la Asamblea Ordinaria de Distrito sobre la Memoria y Balance Anual. c) En caso de acefalía total del Directorio de Distrito o imposibilidad absoluta y permanente de formar quórum, asumirá la directiva del Directorio de Distrito y convocara a la Asamblea extraordinaria dentro de los treinta días a los efectos de integrar el Directorio hasta la terminación del período correspondiente.

Capítulo X - Del Régimen Financiero

Art. 77: Los fondos serán depositados en cuentas bancarias abiertas al efecto a nombre del Colegio de Distrito respectivo, con la firma del Presidente (o Vicepresidente en ejercicio) y Tesorero de cada Distrito.

Art. 78: Cada Distrito solventará los gastos que su participación demande para el funcionamiento del Directorio Provincial en forma proporcional a los matriculados

Del Fondo de Asistencia

Art 79: En cada Distrito podrá crearse un fondo de asistencia destinado a los matriculados y para implementar un servicio a la comunidad profesional; su estructura orgánica, funcionamiento, atribuciones y normas complementarias, se adecuarán en los Estatutos y reglamentaciones que a tales efectos se dicten. Los recursos que se asignen a la formación del Fondo de Asistencia, las pautas y condiciones de su uso, serán establecidos por la Asamblea de Distrito. El Directorio dictará la reglamentación, estableciendo los mecanismos administrativos para su implementación.

Capítulo XII - De Los Recursos

Art. 80: Los recursos del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe que se determinaran en las respectivas Asambleas provendrán de: Derechos de Matriculación. Derechos de Habilitación Anual. Porcentaje del importe de los honorarios y/o ingresos que por cualquier concepto perciban los matriculados por su ejercicio profesional en sus distintas modalidades, el que en ningún caso superara el 9%. Ingresos por servicios que se presten a los matriculados o terceros. Multas y/o recargos o intereses de cualquier naturaleza. Cuotas extraordinarias para atender necesidades de funcionamiento. Donaciones, subsidios, legados y demás adquisiciones que se hicieran a cualquier título, las que serán aceptadas y formalizadas de acuerdo a las Normas Reglamentarias de aplicación. El producido de toda actividad licita, que no esté en pugna con los fines y objetivos del Colegio. La parte proporcional del Consejo de Ingenieros de la Provincia de Santa Fe, conforme a lo establecido en la respectiva Asamblea del O.L.C.I.

Capítulo XIII - Disolución

ART. 81: En caso de disolución del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe, establecida de conformidad a las normas vigentes, la Asamblea General Extraordinaria Provincial de matriculados habilitados, previa deducción del pasivo, resolverá el destino de los fondos de aquel, los cuales se destinaran gratuitamente a una o más entidades sin fines de lucro cuyos objetivos sean el desarrollo y la mejora de las actividades gremiales y profesionales propias de la Ingeniería Civil. Dichas entidades sin fines de lucro deberán estar expresamente reconocidas como exentas en el Impuesto a las Ganancias o el gravamen que en el futuro lo reemplace, por la autoridad oficial de aplicación y control de los tributos, actualmente la Administración Federal de Ingresos Públicos-Dirección General Impositiva (AFIP-DGI). La decisión de este punto requerirá de la aprobación de las dos terceras partes de los colegiados presentes.”

NOTAS ENVIADAS

Nota enviada al Juzgado de Capital Federal

SANTA FE, 21 de setiembre de 2011.

Señor
Dr. GILHARDI ANGON
S. / D.

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Uds. en respuesta al Oficio Ley 22172, diligenciado en autos caratulados "Rus, Lorenzo Juan Ramón c/Teléfonica Móviles Argentina S.A. s/Cobro de sumas de dinero", que se tramita por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil N° 73, a cargo del Dr. Diego A. Ibarra, Secretario Unico, sito en Av. De los Inmigrantes N° 2950 Planta Baja, Capital Federal.

El Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe creado por ley 11.008, es la única entidad del estado provincial legalmente autorizada, a los efectos de habilitar a los profesionales de la Ingeniería Civil para ejercerlo de la profesión en el ámbito de la provincia, y ejerce el control de la matrícula.

Dicho control refiere específicamente a tres tareas:

a) El control de la matriculación correspondiente, extendiendo el Certificado de Habilitación respectivo, una vez que se ha verificado que el interesado no presenta antecedentes que impida su actuación profesional en el ámbito de la provincia.

b) El visto de expediente que el profesional actuante debe generar a partir del contrato de (locación de obra, locación de servicio o de trabajo), celebrado entre él y el cliente que encumbrante.

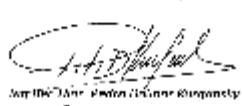
c) El control del cumplimiento de los aportes obligatorios, previsionales y asistenciales que por Leyes 6729 y 4829 dichos profesionales deben efectuar, en el marco de las Ley 1114, su decreto reglamentario 2153/92 y Ley 11.089.

A tal efecto cumplimos en informar que de acuerdo a lo que establece la Ley N° 11008 de la Provincia de Santa Fe, que adhiere a los principios de la desregulación de honorarios profesionales (Arts. 6º, 9º y 10º), todos los profesionales de la Ingeniería que realizan tareas profesionales vinculadas con sus capacidades (incumbencias) otorgadas por la Casa de Altos Estudios de donde son egresados, en forma liberal o en relación de dependencia, están obligados a cumplimentar el pago de los aportes obligatorios, previsionales y asistenciales que regulan las leyes provinciales Nros. 4114, 11008, 4829, 6/29, Decreto N° 6/2/10 aprobatorio del Estatuto del CPIC y conexas.

El incumplimiento también por parte de los funcionarios públicos responsables de la revisión de las tareas profesionales presentadas por los profesionales actuantes, de lugar a la aplicación de las sanciones pertinentes (Arts. 10º Ley 11.039, Art. 3º y 11º Ley 4.114, 19º del Decreto Reglamentario N° 2153/1952, y Art. 9º Decreto N° 6/2/10 aprobatorio del Estatuto del CPIC, entre otros).

Cabe hacer nota asimismo, que los aportes obligatorios permiten el sostentimiento de los sistemas previsionales y asistenciales, ya que son principal y casi único ingreso; lo contrario traería aparejado una seria disminución en sus ares que haría peligrar su normal funcionamiento y cumplimiento de sus losables fines, con el agravante de llegar a afectar o corromper su continuidad jurídica o soliviarla.

Si en ese particular, necesita a vuestra entera disposición para aclarar cualquier duda al respecto, lo saludamos con atenta consideración.


Dr. GILHARDI ANGON
Presidente




Ing. César Guillermo Rojas
Presidente

INSTITUCIONALES
OCTUBRE 2011



NOTAS ENVIADAS

Nota enviada al Secretario de Obras Publicas de la Municipalidad de Rafaela



Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil
de la Provincia de Santa Fe - Ley N° 1.008

SANTA FE, 2 de agosto de 2011.

Señor Secretario de
Obras Públicas de la Municipalidad de Rafaela,
Ing. Civil DANIEL RICOTTI
Moreno 8
2300 RAFAELA (Sta. Fe)

c.c. Asesora Técnica de Obras Privadas Ing. Nidia Ambrosino de Costamagna.

REF.: Aprobación de expedientes visados en Distrito 2 del CPIC.

De nuestra consideración:

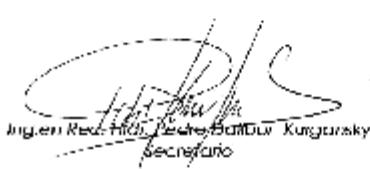
Nos dirigimos a Ud. a los efectos de poner en su conocimiento que este Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe, Distrito 1, detectó expedientes de Profesionales de la Ingeniería Civil habilitados en el Distrito 2, visados en el mismo distrito, que pertenecen a obras de jurisdicción de la primera circunscripción, que fueran por error Involuntario aprobados por esa Secretaría de Obras Públicas.

Teniendo en cuenta que según lo que fuera aprobado oportunamente por este Colegio Profesional en la Resolución de Directorio Provincial N° 15 (cuya copia se adjunta a la presente) de fecha 16 de octubre de 1997, los profesionales de la Ingeniería Civil, independientemente de dónde están habilitados, deben presentar sus expedientes y el visado de los mismos en el Distrito donde se encuentra la obra, así como también recepcionados por el municipio donde esté radicada la misma.

Esta aclaración se funda en el poder de policía que le fuera otorgado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe al COLEGIO DE PROFESIONALES DE LA INGENIERIA CIVIL, DISTRITO I, DE LA PROVINCIA DE SANTA FE a través de la Ley N° 11008, siendo ésto el único órgano de control de los Profesionales de la Ingeniería Civil que ejerzan su profesión en el ámbito de la jurisdicción de la Provincia de Santa Fe.

Por todo ello solicitamos al Señor Secretario de Obras Públicas de ese Municipio tenga a bien instrumentar los medios pertinentes a los efectos de recibir, revisar y aprobar exclusivamente tareas de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe, de obras comprendidas en el Distrito 1 de la Provincia [departamentos 9 de Julio, Vera, General Obligado, San Javier, La Capital, San Jerónimo, San Cristóbal, San Justo, Las Colonias, Garay, Castellanos y San Martín]. Los que pertenezcan a los departamentos Belgrano, Iriondo, San Lorenzo, Rosario, General López, Caseros y Constitución, deberán ser tramitados en los municipios que correspondan a los citados.

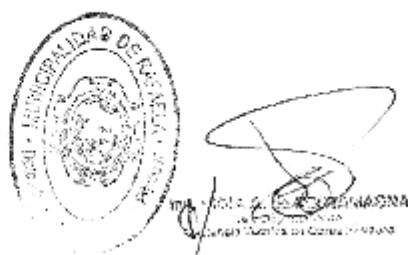
Sin otro particular, y quedando a vuestra entera disposición para aclarar cualquier duda al respecto, aprovechamos la oportunidad para saludarlo atentamente.



Ingeniero Rec. Hchi. Pedro Guillermo Kurgansky
Secretario



Ing. Civil Guillermo Rossi
Presidente



COLEGIO DE PROFESIONALES DE LA INGENIERIA CIVIL DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
DISTRITO I
Presidente: Ing. Civil Guillermo Rossi
Vicepresidente: Ing. Civil Oscar A. Gómez

**imprenta
Capeletti**

- PAPELERÍA COMERCIAL CON PAPELES ESPECIALES
- COMPROBANTES EXIGIDOS POR AFIP
- FOLLETOS COLOR
- REVISTAS
- CALENDARIOS

- JUAN DEL CAMPILLO 2245/49 - TEL (0342) 452-8338 / 452-5885 - (3000) SANTA FE
- E-mail: impcapeletti@ciudad.com.ar



ACCIDENTES DE TRABAJO Y NUEVA DOCTRINA

Los accidentes laborales y la nueva doctrina de la Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires

1. Como habíamos adelantado ya en otras oportunidades, el tema relacionado a los accidentes laborales y el sistema instaurado por la Ley 24.557 de riesgos del trabajo, iba a tener distintas aristas limitantes de valla prevista por el art. 39 de la citada norma que veda la acción judicial en esta materia, más allá de la doctrina emanada del fallo "Gorosito" dictado por la Corte Suprema de la Nación el 1º de febrero de 2.002, en el cual se determinó "prima facie", la constitucionalidad de la disposición legal antes mencionada, cuya validez se dijo, no podía ser cuestionada en abstracto, es decir, sin conocer la cuantía del daño y del eventual resarcimiento.

Este fallo, hizo que la doctrina legal de la Suprema Corte bonaerense plasmada en el fallo "Carelli", entre otros, que admitía la constitucionalidad de esa y otras normas de la ley de riesgos del trabajo, debiera adecuarse a la emanada del precedente "Gorosito" antes apuntado.

2. Pues bien, cuando parecía que todo había encontrado finalmente una suerte de cauce para el sistema instaurado por la ley 24.557 de aplicación obligatoria para las empresas y empleados, el 22 de octubre de 2003 la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, falló en los autos "Castro, Héctor Jesús c/ Dycasa Dragados y Construcciones Argentina S.A.I.C.I. y Otros s/ Reparación de Daños y Perjuicios", donde con votos de los Dres. Salas, Kogan, de Lázzeri, Hitters, Negri, Roncoroni y Soria, si bien mantuvo la constitu-

cionalidad del art. 39 de la Ley 24.557 siguiendo la doctrina de la Corte Nacional citada-, por mayoría -6 a 1-, dispuso devolver los autos al tribunal de origen a fin que proceda a re conducir el proceso, cuyo objeto no lo constituye en adelante una acción de resarcimiento de daños y perjuicios con base en el derecho civil, sino que queda circunscripto a la apreciación de si el sistema de la ley especial genera o no afectación constitucional del bien jurídico protegido -indemnidad del trabajador- con arreglo al criterio de razonabilidad (arts. 15, 39 inc. 3º, Constitución Provincial y 11, 12, 44 inc. "e" último párrafo y 63, ley 11.653).

A tales fines, se ordenará que el accionante adecue su pretensión conforme las pautas precedentes ofreciendo las pruebas de que intente valerse, estableciéndose el plazo respectivo, bajo apercibimiento de que en caso de silencio será desestimada la originaria demanda. Una vez formulada la adecuación, respetándose el principio de bilateralidad se correrá traslado de la misma a quienes posean legitimación pasiva, los que podrán controvertir la supuesta afectación ofreciendo de su lado los medios probatorios.

Efectuado el cotejo con resultado negativo a la proposición impugnativa del régimen especial incoada por el trabajador, el daño sufrido será igualmente atendido, en los límites del nuevo sistema, por quien resulta obligada a su pago, a saber, la Aseguradora de Riesgos del Trabajo.

De existir una grave insuficiencia en el valor garantizado por el régimen de la ley 24.557 como reparación (a cargo de la ART), el trabajador que hubiera logrado acreditársela en el marco de un proceso con amplitud de debate y prueba como el diseñado por la ley 11.653, podrá obtener del patrono la diferencia del valor, según el quantum que el tribunal del trabajo reputare suficiente para resguardar los derechos constitucionales inherentes al bien jurídico protegido (Arts. 14, 14 bis, 17, 19, 28 Y 33, Constitución Nacional)....".

3. Lo cierto es que el fallo antes reseñado, pone en evidencia que la doctrina de la corte provincial en esta materia, no veda el acceso a la justicia al trabajador accidentado o a sus derecho habientes.

Lo que ocurre es que la cuestión ya no transita por dilucidar la constitucionalidad o no del art. 39 de la ley de riesgos del trabajo o la procedencia de la acción emanada de las normas provenientes del derecho civil, sino en establecer la existencia de una "grave insuficiencia" en el valor garantizado por la ley 24.557 como reparación a cargo de la aseguradora de riesgos del trabajo teniendo en cuenta el daño efectivo sufrido por el damnificado. Sólo en ese caso, el trabajador podrá obtener de su empleador el pago de la diferencia.

4. Como se ve, si bien el fallo reconoce la legalidad y constitucionalidad del régimen establecido por la ley 24.557 dejando de la vía civil, ha abierto una puerta para la judicialización de los accidentes laborales, que nuevamente coloca a la empresa frente a una situación de incertidumbre donde aún ganando pierde.

Decimos esto, porque la promoción de estas acciones obligará a la realización de diversas pericias para determinar la existencia o no de una grave insuficiencia en la indemnización respecto del daño causado a que hace referencia la doctrina de la Corte Provincial.

Así, y aún resultando el empleador ganancioso en el proceso judicial, ya sea por efecto de la carta de pobreza que le reconoce al trabajador la ley 11.653 de la Provincia de Buenos Aires o porque el empleado no tenga bienes para hacer frente al pago de las costas, situación esta que se da ineludiblemente en casi la totalidad e los casos, será la empresa las que deberá soportar los honorarios de los peritos médicos, ingeniero de seguridad e higiene, contador, psicólogo, etc., como así también los de su abogado, aún frente a la notoria improcedencia de la demanda.



Hormigonera
Luis A. Demartín e Hijos S.A.
Siempre asegurando...
Calidad - Cantidad - Servicio

VENTAS
Tel. (0342) 4886660

ASIST. TECNICA
Tel. (0343) 156-218243

PLANTA
Tel. (0342) 4982000

viene de pagina anterior

De allí que sostengamos, que se pierde aún ganando el juicio, pues todos sabemos que los montos de tales honorarios, liquidados aún parcialmente sobre la suma demandada por no haber ganado el juicio el trabajador, son por demás elevados.

5. Por otra parte, no debemos olvidar los escollos recursivos que encuentran de parte las sentencias laborales en sede provincial, donde la ley 11.653 establece la obligatoriedad de depositar el monto total de condena para acceder a la Suprema Corte, con excepción del extraordinario de nulidad de aplicación muy limitada en estos casos.

Solo nos queda esperar ver como de desarrollan las circunstancias a partir de la puesta en marcha de esta posibilidad de accionar que ha concedido la Suprema Corte de Buenos Aires y cual es el verdadero y razonable mérito que efectuarán los tribunales del trabajo, respecto a que debermos entender en el futuro por "grave insuficiencia" en el quantum indemnizatorio provisto por la ley 24.557 en relación al daño causado. las sentencias laborales en sede provincial, donde la ley 11.653 establece la obligatoriedad de depositar el monto total de condena para acceder a la Suprema Corte, con excepción del extraordinario de nulidad de aplicación muy limitada en estos casos.

6. No es menos importante el resaltar que, al margen de lo que hemos señalado en párrafos anteriores, la doctrina de la Suprema Corte Provincial se presenta como un verdadero problema, pues de su mano, la empresa que paga su A.R.T, a pesar de la obligatoriedad del sistema, no queda indemne, pues se verá sujeta a eventuales reclamos judiciales que nuevamente generan inseguridad e imprevisibilidad, a pesar insisto, de acatar un sistema obligatorio, de orden público y cuya constitucionalidad ha quedado reconocida desde el fallo "Gorosito", con lo cual, esa garantía de indemnidad que pregonaba la ley 24.557 no es totalmente cierta ni jurídicamente segura.

Nos encontramos frente a la posibilidad que se reactive una litigiosidad que el sistema creado por la ley 24.557, cuya legalidad ha re-

conocido tanto la Corte Nacional como la de la Provincia de Buenos Aires, pretendía evitar.

La ley 24.557, no solo buscó que la empresa no se viera desprotegida por la falta de un adecuado mecanismo aplicable, sino que también, dió una adecuada y definitiva cobertura al trabajador y su familia frente a los infortunios laborales.

Dr. Fernando Javier Marcos
Asesor Legal





ENFERMEDAD PROFESIONAL II

Fuente: Estrucplan On Line 30/05/2011

La Cámara del Crimen ordenó continuar con la instrucción de la causa en la que se investiga si un grupo de radiólogos del Hospital Ricardo Gutiérrez, sufrieron lesiones y enfermedades por trabajar con equipos que no contaban con las medidas de seguridad apropiadas. Así revocó un fallo de primera instancia que atribuía responsabilidad a los profesionales por los trastornos sufridos.

La medida fue dispuesta por la sala V de la Cámara, cuando hizo lugar al recurso de apelación presentado por los profesionales contra el fallo de la juez Laura Garrigos de Rébori, quien había entendido que los profesionales habían contraído distintos trastornos en su salud ya que por su especialización no podían desconocer el riesgo de contraer enfermedades y que –no obstante– siguieron prestando servicios en ese centro asistencial.

Según consta en el expediente los radiólogos padecen desde nódulos tiroideos y atrofia de esperma hasta diversas manifestaciones cancerosas, las que al parecer se habrían producido por trabajar con equipos que no contaban con acordes medidas de seguridad.

Fuentes consultadas, señalaron que la decisión de la sala V del tribunal dejará el camino libre para que el ex ministro de Salud del gobierno de la Alianza, Héctor Lombardo, sea indagado por presuntas "lesiones culposas" que sufrieron los profesionales que iniciaron las acciones. Lombardo debería presentarse ante la justicia, ya que era el Secretario de Salud del gobierno porteño cuando se produjeron los hechos, a partir de 1996.

Los camaristas Guillermo Navarro y Mario Filozof revocaron el fallo de primera instancia y además dispusieron que la juez deberá profundizar la investigación, y escuchar en inda-

gatoria a quienes "podrían ser responsables del ilícito denunciado". En ese sentido, los camaristas citaron un informe técnico realizado el 29 de junio de 2001 "en el que se da cuenta de las deficiencias de radioprotección" de los equipos utilizados por los técnicos, a quienes "no puede endilgarse responsabilidad en las lesiones".

Además, la resolución afirma que los querellantes efectuaban su labor en el marco del rol que les competía, en la confianza de que tanto las instalaciones de las salas como el equipamiento de los aparatos destinados a las radiaciones de rayos x estaban preparados de modo correcto.



Hospital Ricardo Gutiérrez

INSTITUCIONALES

OCTUBRE
2011



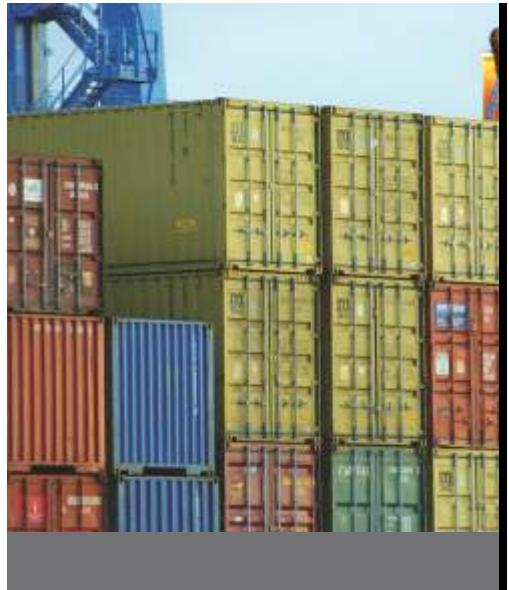
HABITATS SUSTENTABLES E INTELIGENTES

Fuente: CEDU Compromiso Ambiental

Fecha: 30/06/2011

Habitats sustentables e inteligentes, que promueven el bienestar del medio ambiente y la salud de los usuarios

El contenedor marítimo, un protagonista de la globalización desde 1956, empezó hace muchos años a plantear una pregunta... ¿Que hacer con los millones de unidades varadas en cada ciudad portuaria? ¿Qué hacer con millones de kilos de acero estructural desechado? ¿Y con millones de espacios vacíos contenidos? Las regulaciones internacionales determinan que después de doce años de uso, un contenedor no puede usarse más como medio de traslado. Su valor intrínseco desaparece y se convierte entonces en un bloque cosmopolita de chatarra de acero. También en una posibilidad invaluable de la arquitectura sustentable.



Habitat container

Los cálculos estiman que en el año 2006 había unos 20.000.000 de contenedores marítimos en circulación en el mundo. La cantidad de contenedores en desuso aumentó significativamente hacia 2008 debido a la crisis internacional. También el costo de fabricación declinó por la caída del costo del acero.

El invento de Malcolm McLean, que revolucionó en su momento el transporte internacional, se encuentra en este momento definiendo su segunda revolución: la constructiva.

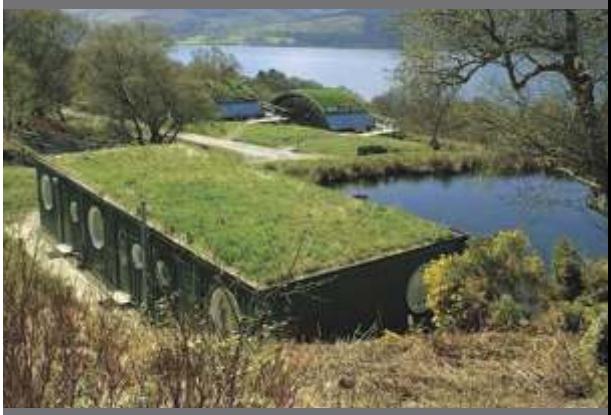
El origen modular del contenedor marítimo presenta posibilidades proyectuales y articulaciones infinitas para la arquitectura, incluyendo propuestas mixtas, cuya mínima expresión habitable es, de acuerdo a la visión de Habita Container, de dos containers. Lejos de ser una limitación, esta calidad modular sugiere un sistema constructivo y proyectual basado en las combinaciones de contenedores que economiza la producción, el ensamblaje, la logística y el transporte de las unidades, antes, durante o después de haber sido diseñadas y construidas.

Se plantea, entonces, la posibilidad inusual de concebir el hábitat donde uno vivirá, independientemente del emplazamiento geográfico que ocupará, inaugurando un criterio inmobiliario con la movilidad como principal característica.

Algunos antecedentes internacionales



21 containers de 40 pies = 625 m². Superficie total: 780 m²



Cubes Lake House, Peaton Hill, Escocia. Proyecto: USM Ltd.



Papertainer Museum, Seúl. Proyecto: Shigeru Ban Architects + Kaci International Inc.



Container Mall, Nueva York. Proyecto: Lot-Ek.

Centro Odontológico del Litoral

Od. Carla Núñez
CIRUGIA BUCO MAXILO FACIAL - IMPLANTES

Od. Ma. Eugenia Núñez
PROTESIS - PROTÉSIS SOBRE IMPLANTES

Od. Ma. Celina Eschoyez
ORTODONCIA

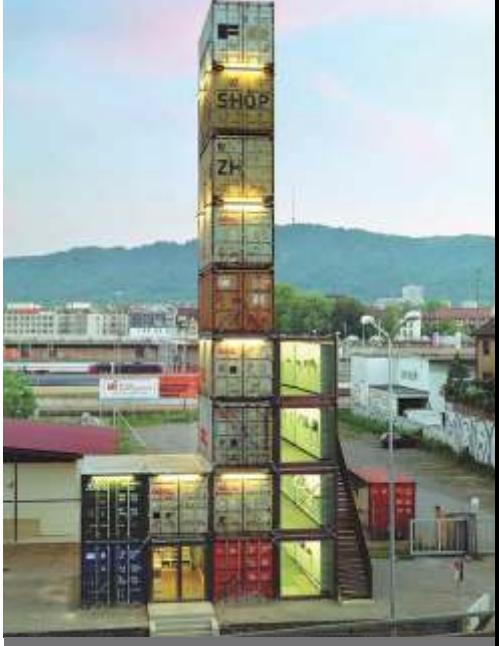
Od. Ma. Victoria Alessandría
ENDODONCIA

Od. Nicolás Casabella
ODONTOLOGIA INTEGRAL

San Martín 2919 - Santa Fe
Tel: (0342) 4566047 / 4552932
Horario Corrido de 9 a 18 hs.



Puma City (Store), Alicante y Boston. Proyecto: Lot-Ek.



Freitag Flagship Store, Zurich. Proyecto: Spillmann-Echsle.

Todas las acciones humanas, si bien generalmente persiguen fines positivos, provocan consecuencias sobre el medio ambiente. Hoy sabemos que esas consecuencias son en su mayoría predecibles.

La multiplicación de acciones internacionales vinculadas a la reutilización de contenedores ya respira altísimos niveles de estabilidad y sofisticación que, lejos de ser una moda, ponen en evidencia una rama de la arquitectura más comprometida con el planeta.

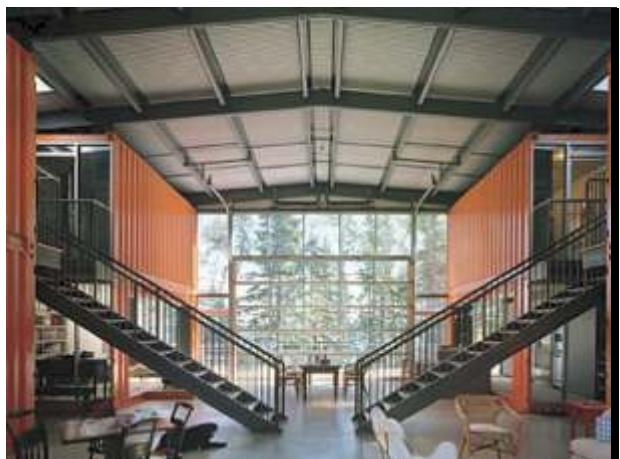
Iniciativas como la utilización de energías renovables (para reducir el consumo de energía para calefacción, refrigeración, iluminación y equipamientos), la reutilización (para desterrar de raíz la acumulación sistemática de contenedores en desuso), el reciclaje (para transformar o reducir la totalidad del contenedor), el uso de materiales innovadores o de bajo contenido energético, la baja emisión de CO₂, y muchas más, dan pleno sentido a Hábitat Container.

viene de pagina anterior

El prototipo: la verificación proyectual. Compactos. Robustos. Resistentes a la intemperie. Ignífugos.

Los contenedores marítimos pueden convertirse en viviendas, espacios comerciales, instalaciones públicas, lugares de entretenimiento, construcciones experimentales, que tienen en común no sólo virtudes proyectuales arquitectónicas, sino que involucran reglas propias y compromisos formales con las ideas de sustentabilidad y ecología.

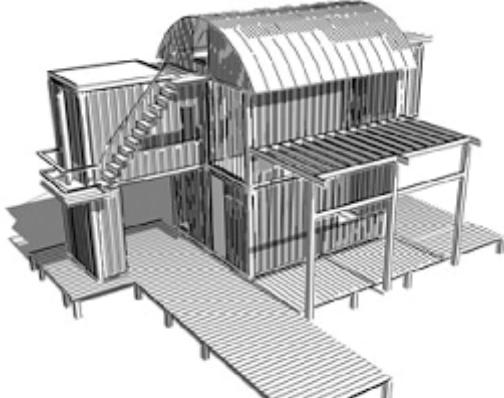
El objetivo de Habitat Container, mediante el reciclado de contenedores, una eficiente aislación térmica y acústica, el bajo consumo energético, el diseño y la ingeniería de ensamblado, es la creación de hábitats sustentables e inteligentes que tiendan a un impacto ambiental de valor cero.



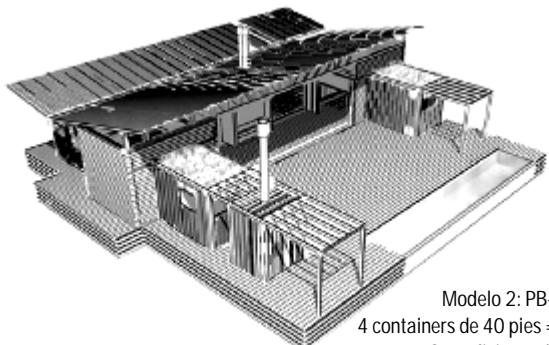
12 Container House, Brooklin, Maine. Proyecto: Adam Kalkin

Sistemas sustentables (Modelo Showroom)

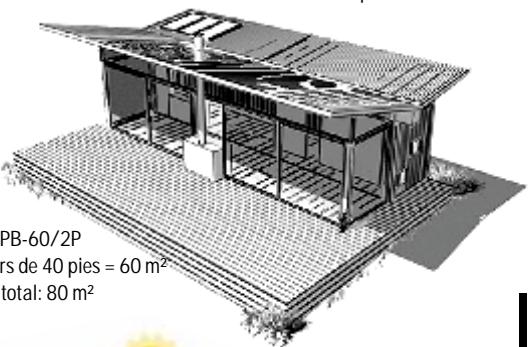
Las diferentes variantes de la arquitectura con contenedores ofrece respuestas a diversas tipologías y emplazamientos potenciando su versatilidad y proponiendo un crecimiento escalable.



Modelo 1: 2P-74/3+1
3 containers de 20 pies + 1 container de 40 pies = 74 m²
Superficie total: 114.08 m²



Modelo 2: PB-119/4U
4 containers de 40 pies = 119 m²
Superficie total: 198 m²

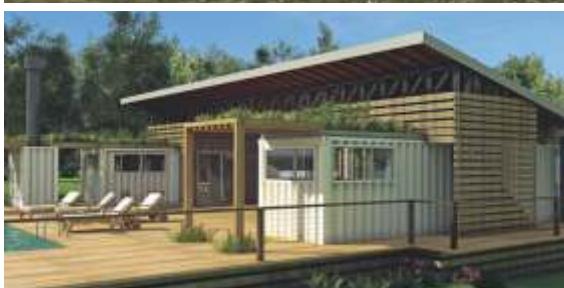


Modelo 3: PB-60/2P
2 containers de 40 pies = 60 m²
Superficie total: 80 m²





El potencial expresivo del material del contenedor crea, en su combinación con otros materiales, resultantes que enriquecen el lenguaje arquitectónico



Prototipo II: Showroom - Vivienda PB-119/4U



Estructuras que prescinden de columnas intermedias crean espacios diáfanos y expresivos

Ventajas y características principales de la arquitectura con contenedores

Eco hábitats: No contaminan el medio ambiente, reducen el riesgo ambiental y contribuyen en la reducción del calentamiento global, al consumo innecesario de las energías no renovables y reducen la cantidad de Co₂ emitido.

Aislación térmica: Tratamiento específico diseñado para muros, pisos, techos y aberturas que minimizan el consumo energético para lograr un hábitat sustentable y de confort.

Movilidad y logística: Los módulos pueden ser montados según un diseño específico, desmontados y vuelto a montar en otro lugar según el mismo u otro diseño.

Instalaciones sustentables: Se implementan sistemas que garantizan el mínimo consumo y el máximo confort. Caldera Solar. Reciclado de agua de lluvia. Tratamiento de aguas cloacales. Bajo consumo eléctrico.

Estructura autoportante: El ensamblado mantiene la condición autoportante estructural de los containers originales, garantizando una estructura de máxima resistencia.

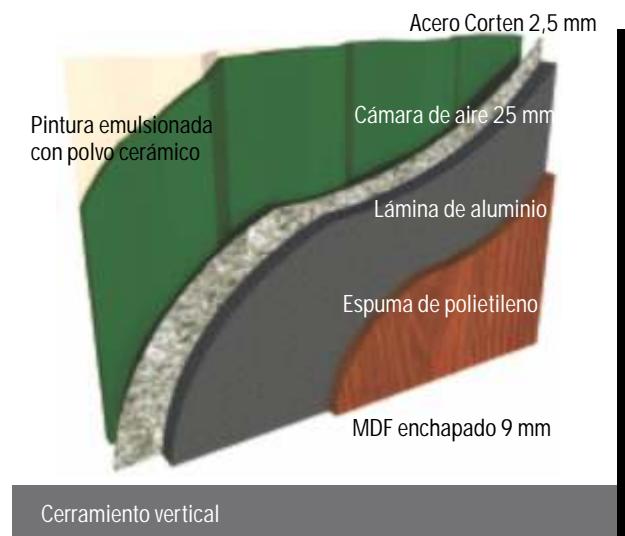
Versatilidad: Las posibilidades estructurales y la facilidad de transporte permite infinitas posibilidades de diseño para diferentes usos (Vivienda, trabajo, educación, salud, ocio).

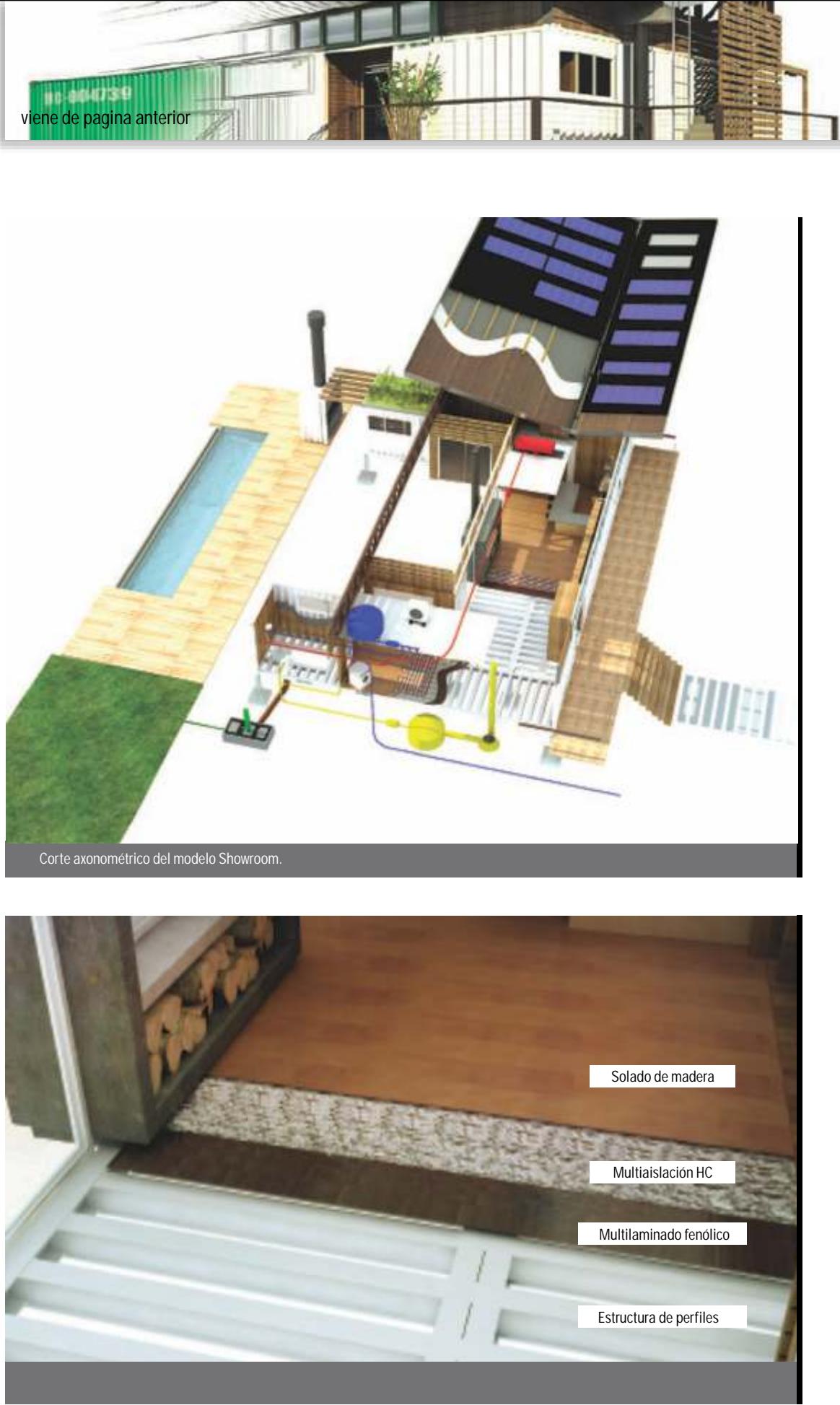
Aislación hidrófuga: Tanto las estructuras (que nunca tocan la tierra), como los módulos sanitarios (compuestos por cápsulas integrales) aseguran la estanqueidad del sistema.

Máxima eficiencia en el montaje: Los plazos de obra se reducen hasta un 80% respecto de las obras tradicio-

nales. Al tratarse de módulos preconstruidos, su montaje in situ se reduce al tiempo mínimo.

Iluminación y ventilación: Cada hábitat contempla altos coeficientes de ventilación y de iluminación natural, utilizando superficies vidriadas como cerramientos en cada diseño.





Es verdad que existen prejuicios sobre la naturaleza del contenedor.

Para algunos un esnobismo, patrimonio de personas del entorno de la moda, de la arquitectura cosmopolita o del diseño; para otros un obrador frío o una vivienda de emergencia. Una excentricidad ecologista del nuevo siglo. Una caja de lata fea y monótona.

Cosas parecidas pueden decirse del ladrillo, de una bolsa de cemento, de una viga o de un camión de arena húmeda.

La diferencia es la intención, la idea y el arquitecto. Cada nuevo proyecto ayuda a entender este proceso y la evolución de un pensamiento que ya no tiene retorno.

En pleno Siglo XXI, la arquitectura de contenedores no es necesaria. Es inevitable.

Habitat Container, en su carácter de pionera, es la primera empresa en Argentina que ha desarrollado este exclusivo sistema modular escalable.

Las pautas elaboradas por la EPA (Enviroment Protection Agency -www.epa.gov), y el DOE (Departament of Energy of EE.UU. -www.energy.gov) conformaron desde el principio el respaldo de la idea de la empresa.

En los últimos años el negocio relacionado con el movimiento verde se ha convertido en un mercado y ahora

en un cambio medioambiental global, no quedarnos "en un cambio global del medio ambiente" con una inversión de más de 5 billones de dólares en el año 2007. En muchos países se otorgan créditos y descuentos a proyectos que incorporan tecnología verde, y universidades de gran prestigio dictan cursos de MBA orientados a la industria verde.

Dedicado a la formación de alianzas estratégicas con organismos y empresas comprometidas con el futuro y la innovación, Habitat Container es el único en abastecer la creciente demanda de "hábitat sostenible" en el mercado argentino, con un producto integral acorde a los mas altos estándares internacionales de eficiencia y calidad.

FUENTE

www.habitatcontainer.com
www.facebook.com/habitatcontainer

Habitat Container © 2010
Beruti 3657 8°C, Bs. As. - Argentina
Tel (+5411) 4833 - 7777

NIVELES OPTICOS DIGITALES Y LASER

TEODOLITOS MECANICOS/OPTICOS Y ELECTRONICOS

ESTACIONES TOTALES STANDARD Y CON MEDICION SIN PRISMAS

GPS SIMPLE Y DOBLE FRECUENCIA, NAVEGADORES Y AUTOGUIAS

ACCESORIOS DE TOPOGRAFIA

SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

Juan Báez 816 | (3100) Paraná - Entre Ríos
Tel/Fax: 0343-4355651 / 4352229
www.manuelaureano.com.ar
info@manuelaureano.com.ar
manuelaureano@arnet.com.ar



manuel a. aureano

Ashtech

TOPCON

Leica

SOKKIA

AGL

GARMIN

YAESU

ICOM



"MAS QUE UNA LEY UNA NECESIDAD..."

Esta ley es unificada, ya que el aporte no va ser solamente

para residuos urbanos sino también para residuos industriales.

Autores del Proyecto: senadores Alcides Calvo y Danilo Capitani.

*Expediente 22879 - Fondo para la Construcción de Obras y Adquisición de Equipamiento para la Erradicación de Basurales a Cielo Abierto, para Municipios y Comunes de la Provincia de Santa Fe
(Nueva preferencia 2 sesiones).*

La legislatura de la provincia sanciona con fuerza de Ley:

Art. 1º.- Amplíese transitoriamente en un 50 % el Fondo creado por Ley Provincial N° 12.744 "De Obras Menores" para la conformación de un Sub Fondo para Parques Industriales y Proyectos Ambientales.

Art. 2º.- El nuevo Sub Fondo para Parques y Áreas Industriales y Proyectos Ambientales se constituirá anualmente y por el término de 5 años consecutivos, con una suma equivalente medio por ciento (0,50%) del Cálculo de Recursos para la Administración Central en el Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos inicial correspondiente al año anterior.

Art. 3º.- Vencido este plazo de cinco (5) años consecutivos, el Fondo creado por Ley Provincial N° 12.744 retomará su valor del uno por ciento (1%) del Cálculo de Recursos para la Administración Central.

Art. 4º.- Los importes que conforman este Sub Fondo para Parques y Áreas Industriales y Proyectos Ambientales, serán asignados exclusivamente para proyectos regionales departamentales o locales, de adquisición de terrenos y desarrollo de infraestructura para Parques o Áreas Industriales y Gestiones Integrales de Tratamiento y Disposición Final de Residuos.

Art. 5º.- La determinación de este Sub Fondo para Parques y Áreas Industriales y Proyectos Ambientales se realizará conforme los parámetros establecidos por la Ley Provincial N° 12.744, siendo la distribución de su asignación de carácter departamental, a fin de asegurar y priorizar proyectos de carácter regional departamental.

Art. 6º.- Dado el carácter temporal del Sub Fondo para Parques y Áreas Industriales y Proyectos Ambientales, los proyectos podrán contemplar etapas de ejecución de hasta cinco (5) años, en concordancia con la vigencia del mismo, a juicio de la Comisión de Evaluación creada en el Artículo 7º) de la presente ley y con el entendimiento previo por parte de los representantes legislativos de los Departamentos involucrados.

Art. 7º.- Créase una Comisión de Evaluación y Seguimiento de Proyectos del Sub Fondo para Parques Industriales y Proyectos Ambientales, la que se integrará con tres representantes del Poder Ejecutivo por un lado, y seis legisladores provinciales de ambas Cámaras que contarán con mandato de los representantes territoriales de cada Departamento, conforme la obra que se trate.

Art. 8º.- Corresponde a la Comisión creada en el Artículo anterior:

La evaluación y aprobación de los proyectos que serán atendidos con el Sub Fondo para

Parques y Áreas Industriales y Proyectos Ambientales. La asignación de fondos a todos los Proyectos, priorizando aquellos de carácter regional departamental, garantizando la aplicación de las disposiciones de la presente Ley.

Art. 9º.- En el caso de existir proyectos u obras que por su localización puedan ser consideradas interdepartamentales, se efectuará la asignación espacial teniendo en cuenta parámetros objetivos como ser: extensión en cada Departamento y toda obra complementaria que pueda considerarse parte del proyecto.

Art. 10º.- Será Autoridad de Aplicación de las disposiciones contenidas en la presente Ley el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado a través de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas, conforme lo establecido por la Ley Provincial N°.12.744.

Art. 11º.- Los saldos del Sub Fondo para Parques Industriales y Proyectos Ambientales que no se utilicen durante un ejercicio serán acumulados a los créditos del ejercicio siguiente, manteniendo siempre las condiciones de equidad y asignación departamental conforme las disposiciones contenidas en esta Ley.

Art. 12º.- El Poder Ejecutivo reglamentará las disposiciones contenidas en la presente Ley dentro de los sesenta (60) días de entrada en vigencia de la misma.

Art. 13º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Señora Presidente:

La Ley de Obras Menores, sancionada como Ley Provincial N°.12.385 y modificada luego por las Leyes N°.12.744 y N°.12.984 se ha constituido en una preciosa herramienta para los Municipios de 2º Categoría y Comunas de nuestra

Provincia, dado que les ha permitido durante estos cinco años de vigencia, desarrollar importantes obras de infraestructura, con el consiguiente beneficio para el mejoramiento de la calidad de vida de sus comunidades. Es menester considerar la escasa participación en materia de asignación de los fondos de la Ley Provincial N° 12.385 y sus modificatorias, por parte de Municipios y Comunas, para con Proyectos destinados a compra y/o expropiación de terrenos para parques o áreas industriales, motivo de atender diversas necesidades de prioridad local como ser: instalación de redes de agua potable y construcción de reservorios de agua de lluvia, construcción de redes cloacales y tratamiento de efluentes sanitarios, construcción y mantenimiento de centros comunitarios y asistenciales, mejoramiento y estabilizado de suelos en caminos rurales y urbanos, construcción de entubados para desagües pluviales, obras de alumbrado público y adquisición de equipamiento y rodados.

No obstante, también es cierto que determinadas inversiones escapan de las posibilidades que les permite la aplicación del Fondo de Obras Menores, me refiero en particular a aquellas obras de infraestructura que requieren de la adquisición de terrenos inmuebles para lograr el emprendimiento. En concordancia con lo ya dicho, la ley "Basura Cero" registrada bajo el N°.13.055 ha establecido cronogramas de reducción progresiva de la cantidad de residuos depositados en rellenos sanitarios, teniendo como meta alcanzar un 15 % de reducción para el año 2016. Asimismo introduce un principio de regionalización, priorizando la posibilidad de obtener soluciones regionales a partir del tratamiento y gestión mancomunada de los Residuos Sólidos Urbanos.

Además en su Artículo 8º constituye como un objetivo prioritario para la Provincia la erradicación definitiva de los basurales a cielo abierto, estableciendo cronogramas a cumplimentar por los Municipios y Comunas de nuestra Provincia a partir del Año 2012.

Lo cierto es que en la inmensa mayoría del territorio provincial no se evidencia el desarrollo de políticas activas, con presupuestos en ejecución que avancen en tal sentido. Es en estos ámbitos donde la aplicación específica de este Sub Fondo para Obras de infraestructura para Parques o Áreas Industriales y para Proyectos de Gestión y Tratamiento de Residuos, se puede constituir en la herramienta financiera necesaria para establecer estrategias de intervención en el territorio de corto, mediano y largo plazo.

Así entonces, propongo en este Proyecto de Ley la ampliación en un 50 % del actual Fondo de Obras Menores por el término de cinco años. A valores del 2010 este Fondo asciende a la suma de \$ 139.000.000, por lo que la ampliación propuesta se aproximaría anualmente a la suma de \$ 70.000.000, es decir un total estimado en 5 años de \$ 350.000.000 a valores actuales, a distribuir entre los 19 Departamentos de la Provincia.

Su nueva modalidad de distribución por Departamento, manteniendo los actuales criterios de asignación por localidad, permitirá incluso programar etapas para los proyectos, priorizándose aquellos de carácter regional departamental, propiciándose el desarrollo sustentable del territorio y la concreción de proyectos comunes vinculados con la producción, el medio ambiente, el crecimiento y la integración de comunidades.

La evaluación de los proyectos estará a cargo de una Comisión Evaluadora y de seguimiento creada a tal efecto, integrada por representantes del Poder Ejecutivo y de ambas Cámaras Legislativas.

Por las razones expuestas, elevo el presente Proyecto de Ley para su tratamiento, análisis y consideración en las Comisiones respectivas.

7º DISTRITO D.N.V.

COMUNICADOS DE PRENSA

Nuevo Puente Santa Fe - Santo Tomé. Avances en los estudios por el nuevo enlace vial

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), por intermedio de su 7º Distrito Santa Fe, continúa con la supervisión de las tareas de consultoría contratadas para definir la traza y elaborar el proyecto ejecutivo del nuevo enlace vial entre Santa Fe y Santo Tomé. Dentro de los plazos previstos, avanzan en etapa final los trabajos de gabinete y análisis comparativo de tres variables de ubicación, con sus accesos, previamente elegidas de las ocho originales abordadas en estudios previos efectuados por la Provincia. Las alternativas denominadas 7 (inicialmente elegida por el gobierno provincial y los municipios) y las 3 y 5, son las que forman parte en estos momentos de un detallado análisis. Vale resaltar que esta preselección fue acordada en las reuniones ya mantenidas por las partes y Vialidad Nacional. Como se recordará, esta tarea que permitirá contar con el Proyecto Ejecutivo para licitar la obra se sustenta en una inversión del Gobierno Nacional que alcanza los \$ 3.242.000.

Cabe consignar que según lo establecido por contrato, la etapa en desarrollo tendrá su conclusión en un informe preliminar, dentro de un mes aproximadamente, donde quedarán técnicamente expuestas y actualizadas las ventajas y desventajas, fortalezas y afectaciones que cada una de las tres trazas tendrán en los aspectos técnicos, ambientales y urbanísticos. En este sentido, es permanente la consulta e intercambio de información de las consultoras contratadas por Vialidad Nacional con los municipios y organismos de la Provincia, por lo que se han concretado reuniones al respecto.

Un aspecto importante a mencionar es la necesidad de actualizar los estudios de tránsito originales que databan de varios años atrás en los informes previos, y que no contaban con un detalle preciso de origen y destino, de in-

tención de viajes, y de características del tránsito (liviano, pesado, transporte de pasajeros). A solicitud de las consultoras, la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Santa Fe, trabaja en estos momentos en esa profundización de los estudios de tránsito, cuestión modular para la mejor elección de la traza definitiva. Otros de los temas aportados como datos previos por los municipios fueron sus planes directores de desagües, planificación urbana, y proyectos viales y de infraestructura. Aquí aparece con mayor preponderancia el proyecto del nuevo puerto de Santa Fe, con sus obras viales y ferroviarias de vinculación. Justamente, se concretó una reunión especial con los titulares del Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, que entregaron información específica sobre la iniciativa en marcha de reubicar la Terminal portuaria. Asimismo, en Santo Tomé, cobran relevancia las alternativas de accesos y conexión del nuevo puente con las Rutas Nacionales N° 19 y 11, lo que representará incluir en los análisis, y en la obra misma, una avenida de dos carriles por mano para captar el flujo vehicular liviano y pesado, local y regional, y conducirlo hacia el enlace vial por sobre el Río Salado.



Enlace vial Santa Fe - Santo Tomé. Alternativas en estudio

LA CONSULTORA DEFINE LA TRAZA DEL NUEVO ENLACE SANTA FE - SANTO TOMÉ

Fuente: Diario El Litoral 24/07/2011 - Redacción El Litoral

Los estudios preliminares estarán terminados en agosto. Técnicos de la Regional Santa Fe de la Tecnológica actualizan los estudios de tránsito.

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), por intermedio de su 7º Distrito Santa Fe, continúa con la supervisión de las tareas de consultoría contratadas para definir la traza y elaborar el proyecto ejecutivo del nuevo enlace vial entre Santa Fe y Santo Tomé. La UTE Consultores Ingenieros SA-Proinsa está a cargo del trabajo y el contrato firmado en diciembre estableció un plazo de ocho meses que comenzó a efectivizarse en abril. Se informó oficialmente que dentro de los plazos previstos, avanzan en etapa final los trabajos de gabinete y análisis comparativo de tres variables de ubicación, con sus accesos, previamente elegidas de las ocho originales abordadas en estudios previos efectuados por el gobierno provincial. Las alternativas denominadas 7 (también llamada sur inicialmente elegida por el gobierno provincial y los municipios) y las 3 y 5, son las que forman parte en estos momentos de un detallado análisis. Esta preselección fue acordada en las reuniones ya mantenidas por las partes y Vialidad Nacional. Si bien la alternativa sur fue definida entre la Provincia y los dos municipios, Vialidad incorporó al contrato la consideración de las otras dos trazas para establecer las ventajas y problemáticas comparativas con aquella.

El gobierno nacional invierte 3.242.000 pesos en el contrato de consultoría que incluirá el proyecto ejecutivo que servirá para -finalmente- licitar la obra final.

Según lo establecido por el contrato firmado con la consultora, la etapa en desarrollo tendrá su conclusión en un informe preliminar, dentro de un mes aproximadamente, donde quedarán técnicamente expuestas y actualizadas las ventajas y desventajas, fortalezas y afectaciones que cada una de las tres trazas tendrán en los aspectos técnicos, ambientales y urbanísticos. En este tópico es permanente la consulta e intercambio de información de las consultoras contratadas por Vialidad Nacional con los municipios y organismos de la provincia, por lo que se han concretado reuniones al respecto.

Más estudios

Vialidad resaltó la necesidad de actualizar los estudios de tránsito originales que databan de varios años atrás en los informes previos, y que no contaban con un detalle preciso de origen y destino, de intención de viajes, y de características del tránsito (liviano, pesado, transporte de pasajeros).

A solicitud de las consultoras, la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Santa Fe, trabaja

en estos momentos en esa profundización de los estudios de tránsito, cuestión que se considera medular para la mejor elección de la traza definitiva.

Otros de los temas aportados como datos previos por los municipios fueron sus planes directores de desarrollos, planificación urbana, y proyectos viales y de infraestructura. Aquí aparece con mayor preponderancia el proyecto del nuevo puerto de Santa Fe, con sus obras viales y ferroviarias de vinculación.

Días atrás se concretó una reunión especial con integrantes del Ente Administrador del Puerto de Santa Fe que entregaron información específica sobre la iniciativa en marcha de reubicar la terminal portuaria.

En Santo Tomé, en tanto, cobran relevancia las alternativas de accesos y conexión del nuevo puente con las Rutas Nacionales Nº 19 y 11, lo que representará incluir en los análisis, y en la obra misma, una avenida de dos carriles por mano para captar el flujo vehicular liviano y pesado, local y regional, y conducirlo hacia el enlace vial por sobre el río Salado.

cam
CONSTRUCCION Y
COMERCIALIZACION

Edifica su Sueño

Rivadavia 2673 - Santa Fe - Tel/Fax: 0342-4550969
E-mail: camei@camconstrucciones.com.ar
www.camconstrucciones.com.ar


FISA METAL S.R.L.

HIERROS - CHAPAS - CAÑOS GALVANIZADOS
Y NEGROS (ACCESORIOS) - ESTRUCTURALES
ELECTRODOS - CHAPAS ACANALADAS - ETC

Ruperto Godoy 3270 (alt. Fdo. Zuviría al 5700)
3000 Santa Fe
Tel/Fax: 0342-4896603/4896269/4893415

7º DISTRITO D.N.V.

COMUNICADOS DE PRENSA

NOVEDADES DEL PROYECTO “PUENTE RECONQUISTA - GOYA”

Vialidad informó que mantiene bajo su órbita el desarrollo de acciones para arribar a la licitación de la primera vinculación vial entre Santa Fe y Corrientes mediante el complejo Reconquista-Goya. Actualmente, y con la disponibilidad del proyecto ejecutivo a partir de 2010, se avanza con las gestiones de liberación de la traza por donde se ubicará esta obra.

Con un presupuesto estimado en 3.300 millones de pesos, la conexión tendrá una longitud de 41 kilómetros y enlazará la Ruta Nacional N° 11, al norte de Reconquista, con la provincial N° 27 en Corrientes, entre Lavalle y Goya.

Personal técnico del 7º Distrito de Vialidad Nacional analiza la planimetría contenida en el proyecto ejecutivo, con verificación de la zona de isla y los terrenos incluidos en la traza. En las tareas de gabinete se verifican los planos de mensura, la correspondiente inscripción de los títulos de propiedad en Registro de la Propiedad de la provincia de Santa Fe. Con la disponibilidad de las primeras tasaciones de las parcelas contenidas, comenzarán las visitas a los propietarios para establecer los convenios de adquisición que permitan tener liberada la traza al momento de la licitación de la obra.

Se aclaró que los frentistas de la nueva ruta obtendrán la mejora sin ningún costo con el beneficio para sus propiedades.

La nueva conexión será la quinta que vinculará la Mesopotamia con el resto del territorio y tendrá 41 kilómetros desde Ruta Nacio-

nal N° 11 (ocho kilómetros al norte de Avellaneda) hasta empalmar con la Ruta Provincial N° 27 (dos kilómetros al sur de Lavalle). A lo largo de la zona de islas, el terraplén de avance se completará con aliviadores, más el puente principal sobre el Paraná.

Se prevén levantar 16 puentes, de los que se destacan el del río Amores (de 350 metros) y sobre el Paraná Miní de (385 metros sobre el cauce propiamente dicho más los viaductos de acceso que extienden la estructura a casi 4 kilómetros).

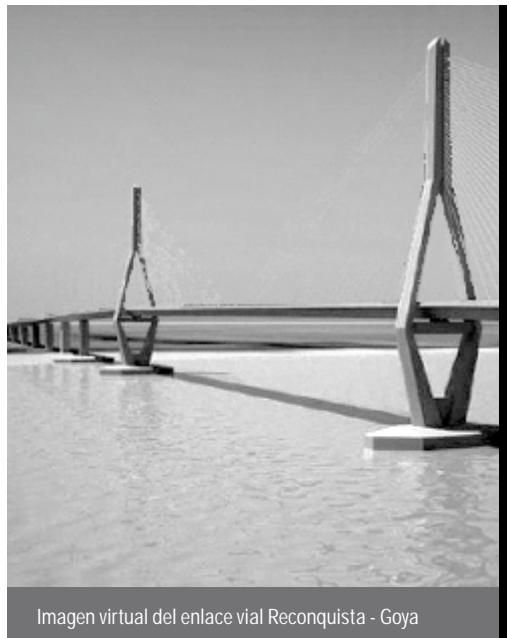


Imagen virtual del enlace vial Reconquista - Goya