



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2023 - Año de la democracia Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-12131357- -GDEBA-DGAMAMGP - Ruta Nacional 3 Provincia de Buenos Aires. Tramo Cnel. Dorrego – Lte. Pdos. Cnel. de Marina Rosales/Bahía Blanca. Sección 1 – Acc. Est. Transf. DEBA (Km 590,180) Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF

VISTO el EX-2022-12131357- -GDEBA-DGAMAMGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164 y N° 15.309, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, la Resolución OPDS N° 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “Ruta Nacional 3 Provincia de Buenos Aires. Tramo Cnel. Dorrego – Lte. Pdos. Cnel. de Marina Rosales/Bahía Blanca. Sección 1 – Acc. Est. Transf. DEBA (Km 590,180) Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF (Km 632,490)”, a ejecutarse en el Partido de Coronel Dorrego de la Provincia de Buenos Aires, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto consiste en la ampliación del tramo de la Ruta Nacional N° 3 en la Provincia de Buenos Aires entre la localidad de Coronel Dorrego y el límite con el partido de Coronel Rosales que, con una longitud de 42,3 Km, integra la red de rutas del corredor vial 1, que articula el Puerto de Bahía Blanca con el litoral atlántico del sudeste bonaerense y con el área metropolitana;

Que según consta en orden 4 el profesional que suscribe el estudio de impacto ambiental presentado por la Dirección Nacional de Vialidad se encuentra debidamente inscripto en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones (RUPAYAR) como RUP - 001808, de acuerdo a las previsiones de la Resolución OPDS N° 489/19;

Que en Orden 17, luce constancia de la intervención de la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes, de la que se desprende que no surgen situaciones ambientales bloqueantes ni condicionantes en el marco de la Resolución 492/19;

Que, según surge de Orden 28, se ha realizado el procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19;

Que en Orden 31 la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras considera que se encuentran dadas las condiciones para proceder a otorgar la Declaración de Impacto Ambiental supeditada al estricto cumplimiento de los requerimientos establecidos en el informe técnico;

Que la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental, manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2023-02702312-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no sufre los permisos, habilitaciones, autorizaciones y demás instrumentos que corresponde emitir a otros órganos de las Administraciones Nacional, Provincial y Municipal necesarios para la ejecución, mantenimiento y operación de la obra proyectada, debiendo obtenerse los mismos con anterioridad al inicio de la obra y/o su operación según corresponda;

Que, asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental no exime a su titular y/o a los responsables de la ejecución, mantenimiento y operación de la obra del cumplimiento de la normativa vigente en los tres ámbitos de gobierno (Nacional, Provincial y Municipal);

Que en orden 46 ha tomado intervención Asesoría General de Gobierno;

Que en orden 59 ha tomado intervención Fiscalía de Estado;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 11.723, los artículos 20 bis de la Ley N° 15.164 - incorporado por la Ley N° 15.309- y 11 de la Ley N° 15.309, el Decreto N° 89/22 y la Resolución OPDS N° 492/19;

Por ello,

**EL SUBSECRETARIO DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DEL MINISTERIO DE AMBIENTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado “Ruta Nacional 3 Provincia de Buenos Aires. Tramo Cnel. Dorrego – Lte. Pdos. Cnel. de Marina Rosales/Bahía Blanca. Sección 1 – Acc. Est. Transf. DEBA (Km 590,180) Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF (Km 632,490)”, a ejecutarse en el Partido de Coronel Dorrego de la Provincia de Buenos Aires, presentado por la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, descripto en el Anexo I (IF-2023-02702312-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, en el marco de la Ley N° 11.723 y la Resolución OPDS N° 492/19.

ARTÍCULO 2°. Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Ministerio de Ambiente pudiera exigir, la obra declarada ambientalmente apta en el artículo 1°, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I a que se hace mención en el artículo anterior.

ARTÍCULO 3°. Registrar, comunicar, notificar y dar al SINDMA. Cumplido, archivar

ANEXO I

El presente analiza el proyecto "Ruta Nacional 3 Provincia de Buenos Aires. Tramo Cnel. Dorrego – Lte. Pdos. Cnel. de Marina Rosales/Bahía Blanca. Sección 1 – Acc. Est. Transf. DEBA (Km 590,180) Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF (Km 632,490)" a ejecutarse en el Partido de Coronel Dorrego de la Provincia de Buenos Aires, presentado por Dirección Nacional de Vialidad, para las obras descriptas en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires, bajo EX-2022-12131357- -GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

I.I. OBJETIVO

El Proyecto tiene por objeto la ampliación del tramo de la Ruta Nacional Nº 3 en la Provincia de Buenos Aires entre la localidad de Coronel Dorrego y el límite con el partido de Coronel Rosales que, con una longitud de 42,3 Km, integra la red de rutas del corredor vial 1, que articula el Puerto de Bahía Blanca con el litoral atlántico del sudeste bonaerense y con el área metropolitana.

El propósito del proyecto se centra en mejorar sustancialmente la capacidad de servicio del tramo de la Ruta Nacional Nº 3 que constituye una vía que vincula las áreas de producción agrícola y los centros turísticos de la costa Atlántica con el principal polo industrial y portuario que recibe los aportes de las rutas provinciales que incrementan sus volúmenes de tránsito conforme las variaciones de las actividades económicas que los caracterizan.

I.II. UBICACIÓN DE LA OBRA

La obra se desarrolla íntegramente en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, Municipio de Coronel Dorrego. Desarrolla su longitud de 42.31 Km. entre el acceso a la Estación Transformadora de DEBA (Km 590.180) en la Ciudad de Cnel. Dorrego y el Límite municipal Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF (Km. 632.490). La obra comienza en las coordenadas 38°43'4.64"S 61°14'8.02"O y finaliza en 38°45'50.72"S 61°41'45.69"O.

Los usos de suelos predominantes en el Área de Influencia Directa (AID) son rurales, agrícolas, con cultivos de tipo anual y en algunos lugares, perennes (olivares). Se combinan con estos, usos de servicios, incluyendo servicios de ruta y gastronómicos.

I.III. MEMORIA DESCRIPTIVA

El proyecto de la presente obra propone la ejecución de las obras básicas completas y la pavimentación del tramo de la segunda calzada de la Ruta Nacional 3. La longitud total de la sección 1, Acceso a Estación Transformadora DEBA - Camino a Estación de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF es de 42 km, con calzadas pavimentadas de 7,30 m de ancho cada una, con el correspondiente

sobreancho en curva.

El camino se proyecta con una velocidad directriz de 120 km/h con radios adecuados para un camión semirremolque.

Las calzadas proyectadas incluyen banquetas externas de 3,00 m de ancho, pavimentadas con concreto asfáltico en 2,50 m e internas de 3,00 m de ancho pavimentadas con concreto asfáltico en 0,50 m. La ampliación de la infraestructura requiere modificar también la zona de camino.

El ancho del separador ubicado entre bordes internos de calzadas será de 16 m. En casos particulares donde se proyecte mediana de 2,60 m de ancho, se colocarán barandas de defensa New Jersey de 0,60 m de ancho. La zona de camino prevista lleva el ancho mínimo a 100 m.

Desde el inicio del tramo hasta sobrepasar el Acceso Sur a Cnel. Dorrego Pr. 2+450, la nueva calzada se ubicará del lado derecho de la actual. Una fibra óptica se ubica entre el comienzo del tramo y el Acceso a Dorrego sobre mano derecha, en este punto cruza y se ubica del lado izquierdo.

La ubicación de la intersección con la RP 72 que se produce a mano derecha tiene a continuación mejoras que se extienden 800 metros, las cuales se verán afectadas por la obra de la intersección a proyectar. Por este motivo, es razonable el emplazamiento de la nueva calzada sobre la izquierda con un separador central con baranda de tipo New Jersey, hasta la progresiva 7+550, luego con una transición de aproximadamente 1000 m se llevará el separador central a 16 m ampliándose la zona de camino en mayor parte hacia la izquierda, y a la derecha en menor ancho para llevarla al ancho total proyectado. En adelante, el nuevo tramo se continúa desarrollando sobre la izquierda.

El proyecto de autopista prevé distribuidores a distinto nivel para los accesos a Coronel Dorrego, cruces con RP 72 y con caminos vecinales. Los distribuidores se harán de tipo “en diamante con pesas”, “diamante simple” y “en trompeta”. Los sectores adyacentes a los distribuidores a distinto nivel contarán con colectoras pavimentadas con circulación bidireccional.

Intersección RP 72

A partir del análisis de alternativas se optó por una intersección de tipo Diamante, al igual que en los accesos a las distintas localidades. El camino transversal en alto nivel permite la vinculación con la RP N°72 hacia el noroeste; articulados mediante ramas colectoras los movimientos vehiculares entre éste y las calzadas de la Ruta Nacional 3. La zona no presenta problemas de expropiaciones, ya que no hay presencia de edificaciones de importancia. Con respecto a la forestación, sobre el lado izquierdo antes del empalme con la Ruta Provincial 72, hay una plantación de olivos que será afectada por el proyecto.

Acceso a Coronel Dorrego

En el proyecto, la intersección se realiza a distinto nivel, evitando

giros conflictivos y permitiendo al tránsito pasante fluir sin obstrucciones o peligros. En este caso, la RN 3 se desarrolla en alto. Las vinculaciones con la red local se logran mediante calles colectoras pavimentadas de doble sentido de circulación.

Acceso a Coronel Dorrego por el sur

El diseño corresponde a una intersección tipo diamante. En esta intersección a distinto nivel el puente se produce sobre la avenida Fuertes pasando la RN 3 por debajo.

Acceso a Monte Hermoso

En el proyecto, se vincula la Ruta Provincial 78 y el acceso a Estación Calvo mediante un puente que permite superar la Ruta Nacional 3 en prog. 15+600. Dos rulos de giro permiten vincular al acceso a Monte Hermoso con la mano de dirección Norte - Sur de la Ruta Nacional 3.

Las instalaciones dentro de la rotonda existente así como las calles internas pierden su vinculación y deberán ser removidas.

Acceso a San Román

En el diseño proyectado, la calle de acceso a San Román se eleva y cruza la RN 3 mediante un puente. El conjunto de giros se resuelve mediante colectoras. Las instalaciones ubicadas sobre la intersección existente deberán ser removidas y la línea eléctrica trasladada.

Se prevé la implantación de una estación de Pesaje y Control, del lado de la calzada ascendente, en una zona recta y con reducida pendiente longitudinal, lejos de sectores bajos o inundables y de las trochas de entrada y salida de los distribuidores de tránsito previstos en el tramo. Estas condiciones se encuentran en la progresiva 13+000 (Km 603). Las instalaciones constan de dos puestos de control operados por Gendarmería, balanza estática y balanza dinámica y playa de cargas.

La obra se proveerá de suelo y capas especiales de yacimientos ubicados en proximidad de la traza.

II. ANÁLISIS DE IMPACTOS

II.I. Las acciones del proyecto identificadas en el EsIA como potenciales generadoras de impactos para los diferentes componentes ambientales susceptibles de ser alterados son las siguientes:

- Acciones que modifican el uso del suelo

Movimiento de suelo, desbosque, adquisición de tierras, instalaciones transitorias, yacimientos.

- Acciones que implican emisión de contaminantes

Gestión de combustibles y lubricantes, mantenimiento de

taller, lavado de maquinaria, Plantas de elaboración de materiales

- Acciones que actúan sobre el medio biótico

Movimiento de suelo, desbosque, instalaciones transitorias, yacimientos

- Acciones que implican deterioro del paisaje

Instalaciones transitorias, desbosque, movimiento de suelos

- Acciones que repercuten sobre las infraestructuras

Desvíos, movimiento de suelos, instalaciones transitorias, intersecciones

- Acciones que modifican el entorno social, económico y cultural

Instalaciones transitorias, tránsito de cargas, maquinaria, excretas, alimentación, desvíos

II.II. A continuación, se describen brevemente los principales impactos negativos identificados en el estudio dónde se presenta la afectación sobre los distintos componentes ambientales que generan las acciones del proyecto con mayor potencial para generar impactos significativos

Según consta en el EsIA, por la naturaleza de las acciones anteriormente mencionadas y luego de la valoración de los impactos a través de la Matriz de Calificación Ambiental (CA), los impactos se distribuyen predominantemente sobre el medio físico y el medio biótico. Los impactos sobre el medio socioeconómico y cultural son menores, lo que se corresponde con las características rurales de baja ocupación y uso extensivo del área de influencia directa.

IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

Etapas de construcción:

Instalación y funcionamiento de obradores y plantas de hormigón/asfalto: Los impactos negativos de mayor jerarquía se predicen sobre la geomorfología y el escurrimiento superficial, pero las condiciones atmosféricas (Calidad de aire y nivel de ruido) son alteradas por diversas acciones que tienen lugar en forma simultánea o no, pero que en muchos casos son periódicas. La flora recibe impacto directo destructivo y la fauna es afectada mayormente en forma difusa e indirecta. Es posible que existan afectaciones sobre el paisaje.

El componente Suelo es otro que recibe múltiples impactos, siendo casi segura la alteración de la calidad de suelos en los sitios afectados por las acciones de preparación del terreno (excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal, nivelación y compactación del terreno, Implantación de la infraestructura).

El valor de los impactos sobre el componente Suelo por las actividades señaladas es bajo aunque el impacto sea intenso, pero su extensión es puntual y aunque son parcialmente reversibles en el tiempo cuentan con

un alto riesgo de ocurrencia, puesto que existe una alta probabilidad de que estos impactos se produzcan sobre los factores del medio ambiente considerado. Los impactos producto de la explotación de suelo de yacimientos (no incluye las denominadas áreas de préstamo), si bien muy locales, son intensos, irreversibles y ciertos.

Construcción de paquete estructural y obras complementarias:

Se destacan los impactos sobre el escurrimiento superficial, producto de intervenciones puntuales pero reiteradas (construcción de obras de arte menores, alcantarillas), locales (explotación de yacimientos) o distribuidas a lo largo de la obra (desbosque, destronque y limpieza del terreno, realización de excavaciones y movimiento de suelos). Entre los procesos, la activación de la erosión es importante por las características del entorno de la obra. Estas acciones sumadas a las intervenciones en los arroyos para la construcción de alcantarillas impactarán sobre los cuerpos de agua.

Transporte de insumos, materiales y equipos: Los impactos más importantes se concentran en las condiciones atmosféricas, el nivel de ruido y las emisiones de material particulado por el transporte, carga y descarga de áridos. Serán impactos desde puntuales a locales, de intensidad media. Pueden ser bien controlados con un seguimiento diario. En el análisis se ha considerado la posibilidad de que se produzcan derrames con hidrocarburos, los que podrían impactar la calidad de agua superficial y subterránea o la calidad de suelos. Estos derrames tienen influencia puntual sobre la flora y fauna.

Desmantelamiento del obrador, campamentos y plantas de asfalto y hormigón: El proyecto genera ruidos durante las etapas de construcción y de operación, con predominio de las fuentes móviles sobre las fijas.

Deforestación: Se encuentran en la zona de camino actual un total de 2.459 ejemplares, de este se retiran 1751.

Etapa de operación- funcionamiento del sistema vial:

Los impactos negativos se concentran sobre el medio físico, la calidad del aire y el nivel de ruido.

Uso del territorio: En algunos casos puntuales, la ampliación de la zona de camino puede requerir la adquisición de viviendas actualmente deshabitadas. Se ha considerado que la compensación económica prevista por la tasación normal será suficiente para minimizar este impacto. También implica la adquisición de predios y eventualmente expropiaciones que si bien afectarán la estructura de la propiedad no lo harán de forma substancial.

Sistema vial, transporte: Se ha observado que el transporte de pasajeros se desarrolla con paradas a lo largo de la ruta. Se identifica un posible efecto barrera por el cruce entre propiedades frentistas, mayor en el caso de locales comerciales o de servicios. Esa situación no podrá mantenerse en el futuro por el carácter de autopista de la nueva infraestructura

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

Medidas durante la fase de Construcción

Se han definido 29 medidas que aplican a distintos impactos

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



de la etapa de construcción.

- M – 1: Instalación de campamentos y fase de abandono
- M – 2: Manejo ambiental de equipos
- M – 3: Gestión de los residuos tipo sólido urbano
- M – 4: Gestión de los residuos tipo industrial
- M – 5: Gestión de residuos peligrosos
- M – 6: Instalación y operación de planta asfáltica, y/o plantas fijas de mezclas
- M – 7: Extracción de agua. Contaminación
- M – 8: Gestión de efluentes líquidos
- M – 9: Eliminación y control de basurales en zona de obras
- M – 10: Desbosque y destronque, limpieza de terreno, retiro de tranqueras y alambrados
- M – 11: Explotación de yacimientos de suelos y/o canteras
- M – 12: Construcción de alcantarillas
- M – 13: Ejecución del movimiento de suelos
- M – 14: Remoción de obras existentes. Demoliciones varias y material sobrante
- M - 14a: Remoción de obras existentes. Demolición de tanques y conductos subterráneos de Estación de servicio.
- M – 15: Caminos auxiliares, estacionamientos y desvíos
- M – 16: Erosión y sedimentación
- M – 17: Protección de la vegetación, fauna silvestre y el hábitat
- M – 18: Hallazgos arqueológicos, paleontológicos y de minerales de interés científico
- M – 19: Emisiones gaseosas y material particulado
- M – 20: Control de ruidos y vibraciones
- M – 21: Señalización y acondicionamiento de accesos
- M – 22: Terraplén de avance
- M – 23: Suelo vegetal
- M – 24: Traslado de monumentos existentes
- M – 25: Reciclado
- M – 26: Extracción de árboles
- M – 27: Construcción de refugios para paradas de ómnibus
- M – 28: Forestación compensatoria y paisajista
- M – 29: Recomposición cava abandonada en zona de camino

IV. PLAN DE MANEJO SOCIO-AMBIENTAL (PMSA).

En el Capítulo 7 del EsIA se presenta el Plan de Manejo Socio-Ambiental, el cual constituye una base general para que la Contratista por orden de la Dirección de Vialidad Nacional desarrolle el Plan de Trabajo Definitivo para la obra en cuestión, que incluya las medidas de mitigación y los programas de seguimiento de las mismas. Dicho Plan está estructurado en un conjunto de Programas con requerimientos mínimos a cumplir para atender los impactos sociales y ambientales, que han sido identificados en el EsIA del proyecto, según se indica a continuación:

- P - 1 Seguimiento de las Medidas de Mitigación
- P - 2 Capacitación

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14
Buenos Aires, La Plata
Tel. 429 - 5579
ambiente.gba.gob.ar



- P - 3 Contingencias
- P - 4 Monitoreo Ambiental
- P - 5 Comunicación social
- P - 6 Gestión del Tráfico. Señalización y Desvíos
- P - 7 Conservación de la Vegetación, la Fauna y el Suelo
- P - 8 Autorizaciones y permisos
- P - 9 Manejo, transporte, almacenamiento de mercancías peligrosas
- P - 10 Control/mitigación de efluentes gaseosos y material particulado
- P - 11 Gestión de residuos
- P - 12 Gestión de aguas residuales y potables
- P - 13 Apertura y Cierre de obrador
- P - 14 Control/mitigación de ruidos y vibraciones
- P - 15 Actividades de conducción de la forestación
- P - 16 Yacimientos y préstamos
- P - 17 Manejo Ambiental de Plantas Asfálticas (Producción de Materiales) y/o Plantas Fijas de Mezcla
- P - 18 Hallazgos Arqueológicos, Paleontológicos y de Minerales de Interés Científico.
- P - 19 Protección de las poblaciones de cauquén colorado y gato del pajonal.

V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

Complementariamente a lo presentado deberá darse cumplimiento a los siguientes condicionamientos:

Previo al inicio de las obras la Dirección Nacional de Vialidad deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires los siguientes requerimientos:

1. Comunicar con una antelación de 15 días ante el Ministerio de Ambiente sobre la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el **Plan de Manejo Socio-Ambiental (PMSA)** específico para la etapa de construcción, que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:
 - a) El **Programa de Seguimiento Ambiental**, que contempla el seguimiento de las medidas de mitigación, su cumplimiento y estrategias a aplicar en aquellos casos en los que no se cumplan dichas medidas.
 - b) El **Programa de Monitoreo Ambiental**, deberá contemplar el monitoreo de todos aquellos factores que se vean afectados por el desarrollo de la obra definiendo parámetros a monitorear, frecuencia, ubicación de sitios de muestreo y normativa regulatoria. En caso de hallar parámetros con valores por encima de los límites normados, desarrollar monitoreos más exhaustivos para los mismos y medidas que contribuyan a restablecer los niveles por debajo de la norma.
 - c) El **Programa de Contingencias** deberá identificar acciones específicas, responsabilidades, recursos y equipamientos necesarios a fin de prevenir y minimizar las emergencias respecto a la ocurrencia de precipitaciones significativas durante la construcción, así como también a aquellos riesgos propios de la obra, como derrumbes y desplazamientos.
 - d) El **Programa de Ordenamiento de Circulación Vehicular** deberá ser acordado con el Municipio de Coronel Dorrego. Se deberá contemplar la señalización correspondiente de acuerdo a la

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



- normativa vigente y aprovisionar de medios alternativos y provisorios de paso que garanticen el acceso a los centros educativos y de salud.
- e) El **Programa de Gestión de Interferencias**, deberá incluir los procedimientos (remoción y/o relocalización) escritos a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente, en uso o desuso. Asimismo, deberá realizar las gestiones y consultas necesarias a los entes reguladores, empresas estatales o privadas prestadoras de servicios públicos. Contar además con los avisos y/o autorizaciones pertinentes. Toda la documentación deberá constar en obrador.
 - f) Un **Programa de Forestación** que incluya lo presentado en el programa “P-15 Actividades de conducción de la forestación” que contemple la implantación de especies NATIVAS en reemplazo de aquellas extraídas por la obra, teniendo en consideración las especies presentes en la etapa previa al proyecto. Deberá asignarse un profesional idóneo responsable de la continuidad del programa más allá de la etapa constructiva. Se deberá contar además con los permisos correspondientes por parte del municipio de Coronel Dorrego.

Dichos Programas deberán estar rubricados por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscritos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Ministerio. Los Programas que el PMSA contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.

4. **Comunicar** con debida antelación al municipio de Coronel Dorrego sobre las intervenciones y obras a realizar. Debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que la autoridad municipal determine.
5. **Acciones de divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas; donde se deberá comunicar las demoras e interrupciones en los accesos y demás actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales y de la población en general.
6. Contar con las autorizaciones municipales para la instalación de **obradores** principal y secundario. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas, siendo imprescindible contar con un profesional idóneo en la materia. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes domésticos, asegurando el tratamiento adecuado. Así mismo se deberá contar con las autorizaciones correspondientes a Resolución ADA 2222/19 y 336/03, y demás permisos municipales, provinciales y/o nacionales que correspondan.
7. Contar con la prefactibilidad hídrica y con todos los permisos requeridos para la ejecución de la obra.
8. Contar con el Certificado de Erradicación expedido por la Secretaría de Energía de Nación (Res. 1102/04) y la Autorización correspondiente para la remoción de tanques y conductos subterráneos de estación de servicio, tal como lo exige las Resoluciones 95/2014 y 37/1996 de este organismo.
9. Se deberá contar con todos los acuerdos necesarios para la expropiación de tierras y remoción de infraestructuras.

Durante la etapa constructiva, en el obrador se deberá contar con la siguiente documentación:

10. En caso de adquirir áridos y suelos seleccionados se deberá acreditar que las empresas proveedoras posean la DIA de las canteras que se explotarán, de acuerdo a la **Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97, Art. N°7**; otorgada por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, de instalar plantas de hormigón in situ y/o asfalto, presentar ante el Ministerio de Ambiente la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece la **Ley N° 5.965** de “Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera”.
En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
11. En caso de definir la disposición de los restos de demolición y todo suelo extraído que lo contenga, en **canteras**, cavas o relleno sanitario, certificar que cumplan con la **Resolución N°353/10** de este Ministerio. Se destaca que los mismos no podrán ser provisoriamente dispuestos en conducciones naturales o artificiales de agua. El acopio provisorio en pilas de los residuos deberá efectuarse de manera tal de asegurar el libre escurrimiento superficial, sin interferir en los drenajes naturales, debiendo ser retirados tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.
12. En cuanto a la **Gestión Integral de Residuos**, se deberá caracterizar a los mismos estableciendo su correcto almacenamiento transitorio, tratamiento y disposición final, contando con los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires, sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al **Decreto 806/97**, reglamentario de la **Ley 11.720 “Residuos Especiales”**, y su modificatorio **Decreto 650/11** para el caso de residuos de características especiales. Por otra parte, además, se deberá cumplimentar la **Ley 13.592** de “**Gestión integral de los residuos sólidos urbanos**”, la cual fija los procedimientos de gestión de los RSU, de acuerdo con las normas establecidas en la Ley Nacional N° 25.916 de “Presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios”.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Dirección Nacional de Vialidad (EsIA e información ampliatoria).
- El presente informe se suscribe a las obras descritas en el ítem I, referidas a la ampliación del tramo de la Ruta Nacional N° 3 en la Provincia de Buenos Aires en la Sección 1 – Acc. Est. Transf. DEBA (Km 590,180) Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF (Km 632,490) entre la localidad de Coronel Dorrego y el límite con el partido de Coronel Rosales. Cabe resaltar que se exceptúan de esta evaluación las intervenciones sobre los puentes de los arroyos Los Leones y Las Mostazas en base a las consideraciones expresadas en el ítem V. Observaciones del Equipo Evaluador.
- Para las obras de construcción y demolición de puentes sobre los arroyos Las Mostazas y Los Leones, se deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental específico detallando los sistemas de construcción y demolición de los mismos, así como los impactos asociados a las mismas. En consecuencia deberán incorporarse también las medidas de mitigación asociadas.
- Tanto el Programa de Monitoreo Ambiental, como así también las Medidas Mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectúen, podrán ser modificadas por este Ministerio.
- La Dirección Nacional de Vialidad será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Manejo Socio-Ambiental durante la etapa de construcción, así como de la incorporación de las observaciones realizadas en el presente informe. En la etapa de funcionamiento estas acciones serán llevadas adelante por la Dirección Nacional de Vialidad. Asimismo, deberá comunicar a este Ministerio y al Municipio de Coronel Dorrego sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.

- Se deberá informar a este Ministerio sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
- En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la **Declaración de Impacto Ambiental**, la firma deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revalorización de impactos, etc. En caso de haberse verificado cambios relevantes, deberá informar ante este Ministerio.
- La Dirección Nacional de Vialidad deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La Contratista de la obra deberá comunicar y acreditar ante la Dirección Nacional de Vialidad, y ésta última ante este Ministerio el cumplimiento de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente informe.
- El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El **artículo 22°** de la **Ley General del Ambiente N° 25.675** y el **Artículo 19° de Ley de Pasivos Ambientales N° 14.343** establecen la obligación de contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que la actividad pudiere producir o integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación. Corresponde al interesado observar las reglamentaciones del Poder Ejecutivo Nacional y demás normas que la Autoridad Ambiental Nacional adopte en la materia, teniendo en cuenta el riesgo que su actividad represente para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos.
- En el marco de la **Resolución 557/19**, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de **Participación Ciudadana** al proyecto motivo de los presentes. El informe presentado por la Dirección Nacional de Vialidad: "Ruta Nacional 3 Provincia de Buenos Aires. Tramo Cnel. Dorrego – Lte. Pdos. Cnel. de Marina Rosales/Bahía Blanca", ubicado en el partido de Coronel Dorrego, fue publicado desde el día 26/07/2022 hasta el día 24/08/2022 **habiéndose recibido 1 observación dentro de dicho plazo y 1 observación una vez vencido el mismo**. Las mismas fueron respondidas por la Dirección Nacional de Vialidad, mediante el respectivo Informe de Cierre de la Consulta Ciudadana (IF-2022-44284901-GDEBA-DEIAOMAMGP).
- En el marco de la **Resolución 492/19**, dentro del orden 11, la **Dirección de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental** informa que **no se manifiestan situaciones bloqueantes** ni aspectos relevantes en materia de afectación a los recursos naturales en el mencionado proyecto.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar





GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
2023 - Año de la democracia Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 10 pagina/s.

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.01.23 14:11:05 -03'00'

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.01.23 14:11:05 -03'00'