



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2023 - Año de la democracia Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-37791388- -GDEBA-DGAMAMGP TRANSBA SA - RESO - DIA-
“DESMONTAJE LAT 1LAI-SN1 (TRAMO ET SN – R34) EN ZONA URBANIZADA DE LA
LOCALIDAD DE SAN NICOLÁS” – SAN NICOLÁS

VISTO el expediente EX-2022-37791388- -GDEBA-DGAMAMGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164, N° 15.309, N° 15.391, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, la Resolución OPDS N° 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que la firma TRANSBA SA., CUIT N° 30-66640848/5, con domicilio en Av. Paseo Colón 728 6º Piso, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “Desmontaje LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34) en zona urbanizada de la localidad de San Nicolás”, a ejecutarse en el partido de San Nicolás, 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 el desmontaje de la LAT 132 kV 1LAI-SN1, tramo ET SN – R34, el cual transcurre por zona urbana de la ciudad de San Nicolás. El tramo de traza que sería desmontado tendría una longitud aproximada de 9.000 m.;

Que a orden 2 el profesional que suscribe el estudio de impacto ambiental presentado por la firma se encuentra debidamente inscripto en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones (RUPAYAR) como RUP – 000401, de acuerdo a las previsiones de la Resolución OPDS N° 489/19;

Que en orden 9 la Dirección General de Administración efectúa la liquidación de la tasa correspondiente, y en orden 12 lucen agregados el boleto para el pago y el pago de la misma, todos ellos en archivos embebidos;

Que en orden 14 la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que, del análisis realizado, no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en el marco de la Resolución N° 492/19;

Que, según consta en orden 15, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19;

Que se adjunta en orden 17 el Informe Técnico Final (IF-2023-06088898-GDEBA-DEIAOMAMGP), elaborado por la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras, del cual surge que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que en orden 22 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por la firma TRANSBA S.A., 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-2023-06761523-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución, obrante en orden 21;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no supe 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);

Por lo expuesto, esta Subsecretaría considera que, en base a evaluación de la documentación presentada, la gestión ambiental es adecuada, por lo que resulta factible dar curso favorable al presente trámite, ello supeditado al cumplimiento de las cuestiones técnicas y administrativas mencionadas en dichas intervenciones;

Que han tomado intervención Asesoría General de Gobierno y 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 “Desmontaje LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34) en zona urbanizada de la localidad de San Nicolás”, a ejecutarse en el partido de San Nicolás, provincia de Buenos Aires descripto en el Anexo I (IF-2023-06761523-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, presentado por la firma TRANSBA SA., CUIT N° 30-66640848/5, con domicilio en Av. Paseo Colón 728 6º Piso, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 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 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 (IF-2023-06761523-GDEBA-DPEIAMAMGP) a que se hace mención en el artículo anterior.

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

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2023.05.05 13:15:19 ART
Location: Provincia de Buenos Aires

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: 2023.05.05 13:15:19 -03'00'



ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto “**Desmontaje LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34) en zona urbanizada de la localidad de San Nicolás**”, a ejecutarse en el Partido de San Nicolás, Provincia de Buenos Aires; y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por TRANSBA S.A., bajo el expediente: EX-2022-37791388- -GDEBA-DGAMAMGP.

I.- PROYECTO TOTAL DE LA OBRA:

Justificación del proyecto

La línea 1LAI-SN11 (tramo ET SN – R34) se encontraría actualmente fuera de uso y no energizada desde hace años.

Esto hace que, pueda ser objeto de vandalismo o robo de componentes (conductores, aisladores, herrajes) los cuales, en caso de ser desmontados por manos inexpertas, podrían caer sobre viviendas u otras instalaciones (líneas de media tensión, infraestructura urbana) y a su vez poner en riesgo a los habitantes o transeúntes que se encontraran próximos a la línea.

Por este motivo el desmontaje de la LAT 132 kV 1LAI-SN1, tramo ET SN – R34 es un requerimiento de seguridad pública.

La obra programada prevé básicamente el desmontaje de:

- Los conductores, desde la ET San Nicolás hasta la R34
- Las estructuras, desde la R8 hasta el S33

Debido a que se trata del desmontaje de un tramo de línea no energizada y fuera de uso, por cuestiones de *seguridad pública*, el informe de impacto ambiental no habría analizado diferentes alternativas.

La única alternativa que podría haberse evaluado sería la no realización del proyecto, situación inadmisibles debido al estado actual que tendría ese tramo de línea que constituiría un riesgo para la *seguridad de la población*.

Ubicación y datos catastrales

La obra se realizaría en la zona urbana de la ciudad de San Nicolás, provincia de Buenos Aires. El tramo de traza que sería desmontado tendría una longitud aproximada de 9.000 m. Al Proyecto se accede desde la Ciudad de Buenos Aires por la Ruta Nacional 9, hasta la localidad de San Nicolás.

La obra programada prevería básicamente el desmontaje de los conductores, desde la ET San Nicolás hasta la R34 y las estructuras, desde la R8 hasta el S33.

Las coordenadas de los puntos principales de tramo serían los siguientes:

Ministerio de Ambiente

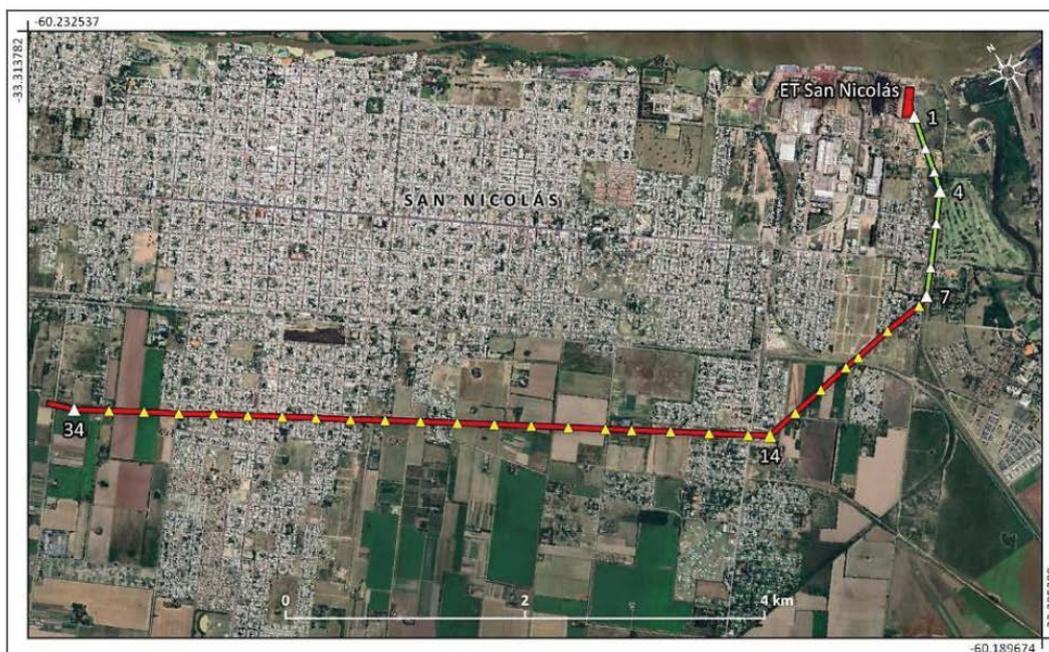
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

	Latitud	Longitud
ET San Nicolás	33.356950° S	60.172153° W
1	33.357464° S	60.171939° W
4	33.363200° S	60.173918° W
7	33.369136° S	60.180359° W
14	33.371039° S	60.199129° W
34	33.339256° S	60.248831° W



Datos Generales

- Nombre del Empeñamiento: Desmontaje LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34) en zona urbanizada de la localidad de San Nicolás.
- Empresa Solicitante: TRANSBA SA.

Espacio Afectado al Proyecto

Gestión de Tierra – Ordenamiento Territorial

De acuerdo con la información disponible en el Código Urbano Ambiental de San Nicolás de los Arroyos, la gestión de la tierra a lo largo de la traza del electroducto a desmontar, LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34), correspondería a espacios públicos y/o privados en zona Urbana y Complementaria

Área Urbana: Sería la destinada a asentamientos humanos intensivos, en la que se desarrollan usos vinculados con la residencia, las actividades terciarias y las de producción compatibles

Área Complementaria: Serían los sectores circundantes, adyacentes o rodeados por área urbana, en los que se delimiten zonas destinadas a reserva para ensanche de la misma o de sus partes constitutivas, y a otros usos específicos o productivos. Las áreas complementarias comprenderían las zonas circundantes o adyacentes al área urbana, relacionadas funcionalmente.



Las áreas urbanas y las complementarias conformarían los centros de población y son partes integrantes de una unidad territorial.

Partido y municipio

El Municipio donde se realizará la obra de desmontaje de la LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34), correspondería a San Nicolás de los Arroyos, en el Partido homónimo.

Superficie afectada al proyecto

La superficie afectada al Proyecto sería de aproximadamente 27 ha. Estaría determinada por la longitud del tramo de electroducto a desmontar (9.000 m aprox.) y el ancho de la franja de seguridad (30 m).

Poligonal de la traza

Las coordenadas completas del tramo a desmontar son las siguientes:

Estructura	Latitud	Longitud
1	-33.35746423	-60.17193990
2	-33.35991552	-60.17276268
3	-33.36175113	-60.17334405
4	-33.36320025	-60.17391849
5	-33.36505858	-60.17588555
6	-33.36754709	-60.17857902
7	-33.36913680	-60.18035949
8	-33.36942800	-60.18142674
9	-33.36963081	-60.18506474
10	-33.37000004	-60.18856062
11	-33.37009296	-60.18999920
12	-33.37040864	-60.19300830
13	-33.37072060	-60.19608542
14	-33.37103916	-60.19912939
15	-33.37004592	-60.20070292
16	-33.36825532	-60.20347095
17	-33.36647095	-60.20621988
18	-33.36470726	-60.20900309
19	-33.36349618	-60.21085925
20	-33.36178327	-60.21349788
21	-33.36008795	-60.21613869
22	-33.35839663	-60.21878510

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

23	-33.35670212	-60.22142481
24	-33.35501387	-60.22404782
25	-33.35340993	-60.22658045
26	-33.35186526	-60.22908626
27	-33.35025451	-60.23153178
28	-33.34872708	-60.23394456
29	-33.34715632	-60.23640166
30	-33.34559427	-60.23884710
31	-33.34403945	-60.24135226
32	-33.34243433	-60.24382677
33	-33.34085060	-60.24633852
34	-33.33925661	-60.24883124

Información catastral de la traza

Los datos catastrales de la totalidad del tramo de traza de LAT 132 kV a desmontar sería la siguiente:

Estructura	Datos Catastrales
	Partido San Nicolás (98)
1	Partida: 60927; Nomenclatura Cir. I - Sec. J - Pc. 1009e
2	Partida: 60927; Nomenclatura Cir. I - Sec. J - Pc. 1009e
3	Partida: 41944; Nomenclatura Cir. I - Sec. J - Pc. 1048 D
4	Partida: 21372; Nomenclatura Cir. IX - Sec. CC - Pc. 1011A
5	Partida: 21372; Nomenclatura Cir. IX - Sec. CC - Pc. 1011A
6	Partido San Nicolás (98); Nomenclatura Cir. IX - Sec. CC
7	Partido San Nicolás (98); Nomenclatura Cir. IX - Sec. CC
8	Partida: 41475; Nomenclatura Cir. I - Sec. L - Mz 59 - Pc. 1
9	Partida: 49334; Nomenclatura Cir. I - Sec. L - Mz 72 - Pc. 3
10	Partida: 1188; Nomenclatura Cir. I - Sec. L - Pc. 1090
11	Partida: 978; Nomenclatura Cir. IX - Sec. H - Pc. 1187A
12	Partida: 778; Nomenclatura Cir. IX - Sec. H - Pc. 1186C
13	Partida: 778; Nomenclatura Cir. IX - Sec. H - Pc. 1186C
14	Partida: 746202; Nomenclatura Cir. IX - Sec. H - Fr 2 - Pc. 4
15	Partida: 8343; Nomenclatura Cir. IX - Sec. N - Pc. 1208A
16	Partida: 8343; Nomenclatura Cir. IX - Sec. N - Pc. 1208A
17	Partida: 500; Nomenclatura Cir. IX - Sec. N - Pc. 1207A
18	Partida: 115; Nomenclatura Cir. IX - Sec. N - Pc. 1206



19	Partida: 847; Nomenclatura Cir. IX - Sec. G - Pc. 1204
20	Partida: 847; Nomenclatura Cir. IX - Sec. G - Pc. 1204
21	Partida: 9955; Nomenclatura Cir. IX - Sec. G - Pc. 1202A
22	Partida: 8078; Nomenclatura Cir. IX - Sec. E - Pc. 1201A
23	Partida: 274; Nomenclatura Cir. IX - Sec. E - Pc. 1200
24	Partida: 1647; Nomenclatura Cir. IX - Sec. E - Pc. 1197
25	Partida: 1086; Nomenclatura Cir. IX - Sec. F - Pc. 1122
26	Partida: 26504; Nomenclatura Cir. IX - Sec. F - Mz 44 - Pc. 6
27	Partida: 34882; Nomenclatura Cir. IX - Sec. F - Mz 41 - Pc. 10 A
28	Partida: 34882; Nomenclatura Cir. IX - Sec. F - Mz 38 - Pc. 5 (como 5a)
29	Partido San Nicolás (98)
30	Partido San Nicolás (98)
31	Partida: 965; Nomenclatura Cir. XI - Sec. D - Mz 42 - Pc. 1
32	Partida: 21523; Nomenclatura Cir. XI - Sec. N - Pc. 1993B
33	Partida: 1122; Nomenclatura Cir. XI - Sec. N - Pc. 1982C
34	Partida: 1795; Nomenclatura Cir. XI - Sec. N - Pc. 1975

Situación legal del predio de la traza

La situación legal del predio de la traza a desmontar correspondería a Servidumbre Administrativa de Electroducto.

Espacio Afectado al Proyecto

Objetivos y Alcances

El objetivo del Proyecto sería el desmontaje de un tramo de 9 km de la LAT 1LAI-SN1 (tramo ET SN – R34) que transcurriría por zona urbana de la ciudad de San Nicolás.

La obra programada prevería básicamente el desmontaje de:

- Los conductores, desde la ET San Nicolás hasta la R34
- Las estructuras, desde la R8 hasta el S33

Necesidad del Proyecto

La línea se encontraría actualmente fuera de uso y no energizada desde hace años. Esto haría que, pueda ser objeto de vandalismo o robo de componentes (conductores, aisladores, herrajes) los cuales, en caso de ser desmontados por manos inexpertas, podrían caer sobre viviendas u otras instalaciones (líneas de media tensión, infraestructura urbana) y a su vez poner en riesgo a los habitantes o transeúntes que se encontraran próximos a la línea. Por este motivo el desmontaje de la LAT 132 kV 1LAI-SN1, tramo ET SN – R34 sería un requerimiento de *seguridad pública*.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

Beneficios esperados

Una vez desmantelada la línea, el área actualmente ocupada por la traza y su franja de servidumbre (27 ha) sería recuperada para usos urbanos de la ciudad de San Nicolás.

Análisis de Alternativas

Debido a que se trataría del desmontaje de un tramo de aproximadamente 9.000 m de un tendido eléctrico existente, por cuestiones de seguridad pública, en el informe de impacto ambiental presentado por la empresa proponente, TRANSBA, no se habrían analizado alternativas.

La única alternativa que pudiera haberse evaluado sería la no realización del proyecto, situación *inadmisible* debido a que en su estado actual ese tramo de línea constituye un riesgo para la seguridad pública.

II.- MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

Etapas de Cese y Abandono del sitio

- Vida Útil de la Obra

La LAT 132 kV 1LAI-SN1 tramo ET SN – R34, tendría una antigüedad de aproximadamente 70 años. Desde su montaje en la década del 50 del siglo pasado, la traza de la línea habría sido paulatinamente invadida por la expansión urbana.

La línea se encontraría actualmente fuera de uso y no energizada desde hace años. Esto hace que, pueda ser objeto de vandalismo o robo de componentes (conductores, aisladores, herrajes) los cuales, en caso de ser desmontados por manos inexpertas, podrían caer sobre viviendas u otras instalaciones (líneas de media tensión, infraestructura urbana) y a su vez poner en riesgo a los habitantes o transeúntes que se encontraran próximos a la línea. Por este motivo el desmontaje de la LAT 132 kV 1LAI-SN1, tramo ET SN – R34 es un requerimiento de *seguridad pública*.

- Uso futuro del área

Una vez desmantelada la línea, el área actualmente ocupada por la traza y su franja de servidumbre (27 ha) sería recuperada para usos urbanos de la ciudad de San Nicolás.

- Descripción de la obra de desmontaje

La obra de desmontaje de la LAT 132 kV 1LAI-SN1, tramo ET SN – R34 consiste en el desmontaje de los conductores desde la ET SN hasta la R34, y el desmontaje de estructuras desde la R8 hasta el S33.

Plazos estimados para el desmontaje informados por la empresa proponente:

- Conductores e hilos de guardia: 23 semanas.
- Estructuras: 13 semanas.

Como metodología de trabajo general, en cada cruce de líneas de baja y media tensión (LBT y LMT), de telefonía o servicios de TV por cable, se colocarían arcos de protección para evitar que el conductor se apoye sobre los servicios de terceros o que las alturas de los conductores se tornen peligrosas en los cruces de calles cuando se les quite tensión mecánica.

A continuación, se detallan los tramos de línea a desmontar con las principales interferencias para la realización de las tareas:

- **DT T1- RA3**

Este tramo de línea se desarrollaría dentro del predio de AES y del predio de la Arenera Vázquez, cruza calle Rivadavia, y se interfiere con una LMT de 13,2 kV. Plazo de obra 5 días.

- **DT RA3 – RR5**



Este tramo se desarrollaría en el predio del club de Golf de San Nicolás. Interferencias con el campo de golf, un galpón y un edificio de oficinas. Plazo de obra: 5 días.

- **DT R5-R6**

Cruce de Av. Savio e interferencia con una línea de baja tensión (LBT). Plazo de obra: 3 días.

- **DT R6-RA7**

Sin interferencias. Plazo de obra: 3 días.

- **DT RA7-RA8**

Cruce de calle Estanislao del Campo, interferencia con una línea de media tensión (LMT) doble terna 13,2 kV y una línea de media tensión (LMT) 33 kV. Plazo de obra: 3 días.

- **RA8-CFC10**

Cruce de calles Balcarce, Azcasubi, 7 de setiembre, y Brown. Cruces con tres líneas de baja tensión (LBT). En todo el vano 8-9 hay viviendas debajo de la LAT, por lo que será imprescindible el uso de puller y frenadora como sistema para desmontar los conductores. Plazo de obra: 5 días.

Desde la ET SN y hasta la R8 el conductor sería de Al/Ac 300/50 mm², a partir de la R8 y hasta la R34 el conductor es de Cu 150 mm².

- **CFC10-CFC11**

Cruce de FFCC. Plazo de obra: 2 días.

- **CFC11-RA14**

Cruce de calles Montiel, Catamarca y Bogado, cruce con LMT 13,2 kV y LBT. Plazo de obra: 5 días.

- **RA14-RA15**

Cruce de Ruta Nacional 188, cruce con dos LBT. Plazo de obra: 2 días.

- **RA15-RR18**

Predio de COCIVIAL, cruce de calles Del Pozo y Pombo, cruce del zanjón de desagüe pluvial (paso interrumpido). Plazo de obra: 5 días.

- **RR18-RR19**

Cruce de calle Ponce de León, cruce de LMT, predio de la "chanchería". Plazo de obra: 3 días.

- **RR19-RR26**

Cruces de calles Primavera, Cavalli, San José, San Lorenzo, Terrazón, Pringles, Av. Falcon y Juan B. Justo. Cruce con una LMT 13,2 kV, y cuatro LBT. A partir del piquete 23 la zona sería urbana y presenta invasiones de viviendas dentro del electroducto, por lo que sería imprescindible el uso de puller y frenadora como sistema para desmontar los conductores. Plazo de obra: 6 semanas.

- **RR26-RR34**

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

Cruces de las calles España, Goitia, Ameghino, Garibaldi, Pellegrini, Nación, Mitre, Belgrano, Lavalle, León Guruciaga, Av. Alberdi, y Figueroa Alcorta. Cruce con 13 LBT y 3 LMT de 13,2 kV. Desde el piquete 26 hasta el 31 la zona sería urbana. Desde el piquete 26 y hasta el piquete 28 hay viviendas en todo el electroducto. En el vano 33-34 hay viviendas debajo de los conductores, por lo que sería imprescindible el uso de puller y frenadora como sistema para desmontar los conductores. Plazo de obra: 6 semanas.

- o **Desmontaje de las estructuras**

Cantidad de estructuras a desmontar: 26, Plazo estimado para el desmontaje de las estructuras: 13 semanas.

Las estructuras R34 y R35, serían simplemente retenciones rectas, esto significa que no estarían diseñadas como terminales, razón por la cual se deberá definir como compensar el tiro unilateral que se produciría al desmontar los conductores e hilos de guardia (HG).

Las opciones en estudio serían las siguientes:

1. Diseñar un muerto para arriar las ménsulas de las tres fases y los dos puntines de HG, el cual deberá ser retirado cuando se construya la ET San Nicolás Norte (SNN) y se instale la retención terminal (RT) para la LAT SNN-LAI.1
2. Colocar la RT por la que luego se acometería a la futura ET SNN.
3. En caso de que no se prevea la interconexión entre las EETT SNN y LAI, desmontar el 100% de la línea, es decir hasta la ET LAI.

- Equipamiento a utilizar

- o Hidrogrúas: 4
- o Hidroelevadores: 4
- o Puller y frenadora: 1
- o Grúa de 70 Tn: 1
- o Equipos de comunicación por radio: 15
- o Arcos de protección en cruces de calles y LMT, etc: 20

- Personal afectado a la obra

- o Grueros: 8
- o Personal de trabajo altura: 8
- o Personal de trabajo en suelo: 14
- o Operadores de puller y frenadora: 4
- o Operador de grúa de 70 Tn: 1

- Cronograma de la obra

La empresa proponente informo que toda la obra tendría una extensión de aproximadamente 101 días que se desarrollarían a lo largo de 23 semanas. Los días ocupados según cada tramo responderían a la siguiente tabla:

Tramo	Días necesarios	Número de semanas
T1-RA3	5	Semana numero 1
RA3-RR5	5	Semana numero 2
RR5-R6	3	Semana numero 3
R6-RA7	3	Semana numero 4



RA7-RA8	3	Semana numero 5
RA8-CFC10	5	Semana numero 6
CFC10-CFC11	2	Semana numero 7
CFC11-RA14	5	Semana numero 8
RA14-RA15	2	Semana numero 9
RA15-RR18	5	Semana numero 10
RR18-RR19	3	Semana numero 11
RR19-RR26	30	De la semana numero 12 a la semana numero 17
RR26-RR34	30	De la semana numero 18 a la semana numero 23

Señalización

Obligatoriamente, se deberá colocar la cartelería de prevención con las siguientes consideraciones:

- Los carteles de “aviso de peligro” a instalarse en los postes, deberán responder a lo establecido en las resoluciones del ENRE: N° 33/2004 y N° 400/2011.
- Los Carteles de “aviso de peligro” de los postes, deberán ser instalados a una altura mínima de 2,60 m desde la base.
- Los Carteles de “Altura de Seguridad 4,50 m para tractores y maquinaria agrícola” se deberán instalar en los postes ubicados en los cruces con todos los caminos y en los accesos a los establecimientos rurales.
- La numeración de las estructuras de las líneas, se deberán llevar a cabo de acuerdo con la Inspección de Obra y con lo prescrito en el Anexo “Señalética” de TRANSBA S.A.

III.- ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES IDENTIFICADOS

Etapa de Cese y Abandono de Sitio

Medio físico:

- **Aire:** Durante las tareas de desmontaje de la línea, ciertas acciones de Proyecto podrían tener efectos localizados sobre la calidad actual del aire. Las tareas de demolición de fundaciones de las estructuras a remover pueden producir cierto incremento del nivel de polvo atmosférico en las inmediaciones de la obra, especialmente cuando las tareas coincidan con días ventosos.
- **Ruido:** Con respecto al nivel de ruidos actuales de la zona, ciertas acciones del Proyecto podrían producir cierto incremento circunstancial del nivel sonoro en inmediaciones de los trabajos. Las tareas de demolición de fundaciones de las estructuras a remover, el retiro

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

de los conductores y la operación de maquinaria pesada para realizar los trabajos, y en general todas las tareas que producen ruidos y vibraciones, contribuirán a este impacto. Se considera que la perturbación sonora es transitoria por cuanto desaparece una vez que cesan las tareas. No obstante, por tratarse de calles pobladas en ámbito urbano donde existen viviendas próximas a la obra, los ruidos podrían considerarse como molestos para el vecindario.

- Agua superficial y subterránea: Las características de la obra de desmontaje de la línea y de la zona del Proyecto permitirían inferir que las instalaciones a construir no producirían interferencias con el normal escurrimiento superficial de las aguas. Se consideraría un impacto neutro por la empresa proponente. El desmontaje de la línea tampoco afectaría el agua subterránea de la zona. No existirían acciones de Proyecto que pudieran afectar directamente al recurso hídrico subterráneo. Se consideraría un impacto neutro.
- Suelos: Los suelos por afectar por la demolición de las bases de las estructuras a desmontar serían de uso urbano y corresponderían a zona de calles públicas pavimentadas y/o enripiadas, en sitios donde el suelo ya habría sido disturbado por la instalación de las estructuras a desmontar. Se consideraría por la empresa entonces que el impacto es neutro.

Medio Biológico:

- Flora: El desmontaje de la línea se realizaría en zona periurbana, donde no existirían actualmente zonas con vegetación natural o flora valiosa que pudieran ser afectadas por el Proyecto. Se considera un impacto neutro por la empresa
- Fauna silvestre: El área donde se desarrollarían los trabajos carecería de fauna silvestre relevante ya que el desmontaje de la línea se realizaría en zona urbana, donde no existen ambientes naturales con fauna silvestre que pudieran ser afectados por la obra. Por este motivo, se considera neutro por la empresa
- Áreas Naturales Protegidas: No se habrían identificado Áreas Naturales Protegidas próximas al Proyecto que pudieran ser perturbadas por las obras. La más cercana sería el Parque Rafael Aguilar, ubicado a más de 5 km del Proyecto. Se consideraría un impacto neutro por la empresa.
- Biodiversidad: El proyecto no afectaría la biodiversidad de la zona, por cuanto no incluye componentes o procesos que alteren la riqueza genética de la región. Se consideraría un impacto neutro por la empresa.
- Especies en Peligro: En la zona de Proyecto, la cual sería un área completamente modificada por las actividades humanas, no se habrían detectado asentamientos de especies protegidas que ameriten cuidados especiales con respecto al desmontaje de la línea. Se considera un impacto neutro por la empresa.

Aspectos socioeconómicos:

- Propiedades: Debido a que la traza de la línea a desmontar transcurriría por zona urbana, estaría previsto aplicar medidas de seguridad para salvaguardar la integridad de las propiedades cercanas a la línea. A tal efecto se habría previsto utilizar puller y frenadora para el desmontaje de la línea. Las tareas de desmontaje de la línea existente no supondrían la afectación de las viviendas. Por ese motivo, se consideraría un impacto neutro sobre las propiedades por la empresa.
Como contrapartida, el desmontaje de la línea y las estructuras de soporte permitirán a la ciudad y a sus pobladores recuperar el espacio urbano actualmente ocupado por la línea, situación que redundará en un beneficio para las propiedades ubicadas próximas a la traza. Se considera un impacto positivo alto por la empresa.
- Seguridad de la Población local: Las tareas de desmontaje de la línea y estructuras de soporte, así como el movimiento de vehículos y la operación de maquinaria pesada en una zona poblada, podrían impactar negativamente sobre la seguridad de la población local que habita, trabaja o circula por la zona de Proyecto.



Si bien TRANSBA SA contaría con un sistema de Gestión Ambiental para sus obras, que permite reducir sensiblemente este tipo de riesgos, la probabilidad de ocurrencia de accidentes no puede descartarse completamente. Por este motivo y considerando que se trata de una zona poblada, se consideraría un impacto de nivel bajo, por su ocurrencia poco probable y de duración transitoria (temporal), dado que finaliza una vez concluidas las obras de desmontaje.

Como contrapartida, el desmontaje de la línea y las estructuras de soporte significaría la eliminación del riesgo de caída (colapso) de conductores o estructuras metálicas obsoletas sobre viviendas, bienes o personas, situación que redundaría en un beneficio para la población de San Nicolás. Se considera un impacto positivo alto por la empresa

- Paisaje: No se identificarían impactos sobre el paisaje local como consecuencia del desmontaje de la LAT actual. Si bien la presencia de equipos trabajando y las tareas de montaje podrían generar cierta modificación al paisaje cotidiano que percibe la población local de la zona, la ausencia de vistas singulares reconocidas por su valor escénico en la zona de Proyecto permite inferir que el impacto sobre la calidad actual del paisaje sería neutro para la empresa.

Como contrapartida, una vez desmontada la línea y retiradas las estructuras de soporte, la ciudad y a sus habitantes podrían recuperar vistas urbanas actualmente interrumpidas por la presencia de la línea eléctrica y sus estructuras. Se consideraría un impacto positivo de nivel alto por la empresa.

- Economía local: Durante el desmontaje de la línea, ciertas acciones de Proyecto podrían tener efectos diversos sobre la economía local y las actividades comerciales. Las tareas de excavación para demolición de las bases de las torres a extraer, la contratación de mano de obra local y la demanda de materiales y equipos para la reparación de veredas, podrían tener efectos positivos sobre el comercio de San Nicolás, proveyendo mayores ingresos a sus comerciantes y habitantes directamente vinculados a la obra. Debido a que la obra a realizar no es muy grande, se consideraría que en caso de producirse algún beneficio sobre la economía local sería un impacto positivo de magnitud baja por la empresa.
- Empleo: Durante el desmontaje de la línea, ciertas acciones de Proyecto podrían tener efectos diversos sobre el empleo local, ya que su ejecución podría demandar de la contratación directa de mano de obra. Tareas como la excavación para demolición de las bases de las torres a extraer o directamente la contratación de mano de obra para tareas menores como reparación de veredas podrían impactar directamente sobre la población económicamente activa de San Nicolás.

La demanda de materiales y equipos para la construcción podría accionar en el mismo sentido, aunque de manera indirecta por incremento de la actividad comercial y de prestaciones en empresas de servicios. No obstante, debido a que la obra a realizar no es muy grande y que el periodo de construcción sería de aproximadamente 5 meses se consideraría que, en caso de producirse algún beneficio sobre el empleo local, se trataría de un impacto positivo de baja magnitud por la empresa.

- Patrimonio cultural: De acuerdo con las características de la obra y al entorno donde se desarrollaría, no se habrían identificado conflictos ambientales vinculados con afectaciones al patrimonio cultural del partido de San Nicolás, de la provincia de Buenos Aires o de la Nación, derivados del desmontaje de la línea y estructuras de soporte.

Debido a que la obra consiste en desmantelar una línea existente, donde no se requiere realizar excavaciones que pudieran afectar objetos patrimoniales infrayacentes, se consideraría por la empresa que un eventual impacto sobre recursos patrimoniales es neutro.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

Servicios:

- Infraestructura vial: En el caso de rutas o calles pavimentadas no se esperarían impactos sobre la infraestructura vial por el tránsito de los equipos afectados al desmontaje de la línea. No obstante, ciertas calles vecinales pavimentadas o mejoradas para tránsito liviano a lo largo de la traza, podrían ser vulnerables al tránsito de equipos pesados, especialmente en caso de días de lluvias.
Si resultara imprescindible operar bajo estas condiciones deberían arbitrarse los medios necesarios para recomponer a la brevedad los sectores de camino que pudieran resultar eventualmente deteriorados. Se considera un impacto negativo de nivel bajo por la empresa.
- Circulación de tránsito: El desmontaje de la línea podría producir interferencias con el normal tránsito de vehículos, en las calles de San Nicolás cercanas a la obra, debido a la presencia de equipos pesados, acopio de materiales desmontados y tareas de demolición de las bases de las torres.
Debido a que es posible derivar el tránsito vehicular a otras arterias del tejido urbano de San Nicolás para no interrumpir la circulación vehicular, se consideraría por la empresa que el impacto sería negativo, pero de magnitud baja.
- Aeronavegación: El desmontaje de la línea no modificaría las condiciones actuales de seguridad para la aeronavegación ya que, si bien se trata de desmontar una línea existente, existen en la zona otras instalaciones semejantes en porte y extensión. No obstante, es necesario destacar que, las aeronaves que eventualmente se desplacen en la zona tienen una altura de vuelo que supera con creces la altura de la línea y otras líneas semejantes existentes en la zona. Por todo esto la empresa considera un impacto neutro.

Poda de árboles y limpieza del electroducto

TRANSBA S.A. será responsable de la ejecución de las gestiones ante el Municipio y/o particulares (realización de trámites, obtención de permisos, etc.), que correspondan de acuerdo a los trabajos a realizar sobre los árboles y la vegetación en la zona de servidumbre, debiendo respetar las exigencias que surjan al respecto.

En el caso que sea necesario efectuar podas o despuntes de árboles en el área comprendida dentro de la franja de seguridad a efectos de asegurar el cumplimiento de las distancias mínimas, se deberá acordar con los particulares afectados la forma en que se realizarán las mismas y como se entregará y/o retirará la leña que se origine.

Se deja expresamente aclarado que **todos los costos emergentes** de las tareas a realizar estarán a cargo de TRANSBA S.A. (o bien de su Contratista).

Gestión de materiales y residuos

El transporte de materiales y de residuos deberá ser proyectado de manera de garantizar la seguridad vial y minimizar la perturbación al normal desplazamiento del tránsito del lugar, teniendo en cuenta la señalización (de requerirse), la elección de trayectos y horarios, posibles contingencias, etc.

Los materiales deberán ser correctamente retirados evitando su dispersión por el viento o el agua. De existir material sobrante, el mismo deberá ser extraído para ser utilizado, dentro de lo posible, en otro proyecto de la empresa o de terceros.

TRANSBA S.A. será responsable de designar a personal idóneo para realizar la correcta separación y almacenamiento de los residuos generados (domésticos, de obra, especiales y otros), y para gestionar su posterior retiro periódico, transporte y disposición final, mediante **empresas habilitadas**.



El acopio temporario de los residuos deberá efectuarse de forma separada, en lugares y en contenedores adecuados según sus características (con capacidades suficientes, resistentes, con tapas, identificadas y rotuladas, etc.) teniendo siempre especial cuidado de no afectar a la gente en la zona. Estos contenedores deberán ser dispuestos de forma correcta y ordenada, en lugares apropiados destinados a tal fin.

Se deberá capacitar a todo el personal en procedimientos que eviten derrames, pérdidas y la consiguiente generación innecesaria de desechos. Dicha capacitación deberá incluir tanto conocimientos sobre el cumplimiento normativo, como la correcta manipulación y disposición de los residuos acorde a sus características y a las instalaciones disponibles.

Efluentes

Los efluentes sanitarios y domésticos generados en los obradores ubicados en zona urbana, podrán ser directamente vertidos junto con los de la población lugareña, previo permiso de las autoridades locales. De no existir esa posibilidad, se deberá dotar al personal de **baños químicos**, provistos por una empresa habilitada por la autoridad correspondiente, para realizar ese servicio.

Radio interferencia(RI) , ruido audible (RA) y campos electromagnéticos (CEM)

El tratamiento de esta temática se basará en el “Principio de precaución” o incertidumbre científica, mediante el cual es necesario prevenir la exposición a los CEM cuanto sea posible, incluso a las emisiones de baja intensidad, aunque los conocimientos científicos y la información epidemiológica no permitan definir de manera precisa sus efectos, o los de la exposición a largo plazo. Por este principio, la exposición de las personas a los CEM deberá ser tan baja como sea razonablemente posible.

En el Proyecto que nos ocupa, para el diseño de la línea se han seguido normas de aplicación habitual, ya probadas, lo que permite prever que los parámetros de los campos electromagnéticos generados se mantendrán por debajo de valores máximos admisibles establecidos por la **Resolución S.E. N° 77/98**.

Aún cumpliendo los parámetros normados, igualmente se deberán adoptar todas las medidas conducentes, que tiendan a minimizar la exposición de las personas y/o que tiendan a disminuir la intensidad de los CEM.

Sobre el tránsito vehicular

Alteración temporaria durante la etapa de construcción de la circulación de vehículos en las calles de intervención (en el sector urbano).

Se deberán llevar a cabo medidas de mitigación tendientes a gestionar de forma más eficiente la circulación de vehículos y maquinarias, restringiéndola lo máximo posible.

Impacto visual

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

La mayor alteración del paisaje será leve, temporal y se producirá durante la realización de las obras debido a la presencia de máquinas, vehículos, personal, etc.

Sobre la calidad de aire

Este impacto podría ocurrir fundamentalmente debido al aumento temporario de la concentración de material particulado proveniente del suelo, de los materiales pulverulentos empleados y de la emisión de gases de combustión producto de las maquinarias y vehículos utilizados. Los efectos de este impacto serán temporales y se podrán percibir sólo dentro de un radio reducido y acotado en torno a las obras.

Sobre la Seguridad e Higiene

Un especialista en la materia deberá elaborar e implementar un **Plan de Seguridad e Higiene** que contenga un *Programa de Seguimiento* en el cual se detallen los procedimientos operativos y las acciones mínimas a desarrollar, con el fin de mantener una baja incidencia de accidentes e incidentes personales y enfermedades profesionales, aumentando a la vez el grado de seguridad en las nuevas instalaciones.

TRANSBA S.A. y las demás **empresas contratistas involucradas** en los trabajos, serán responsables de asignar para su ejecución a personal competente e idóneo en la materia, el cual deberá estar permanentemente capacitado; y serán responsables además, de brindar la disponibilidad de medios y recursos necesarios para que, conjuntamente con la supervisión responsable, se lleven a cabo las tareas en un marco de *seguridad operativa, orden laboral y sustentabilidad ambiental*. El responsable de higiene y seguridad deberá participar en el planeamiento de los trabajos y será el responsable de controlar el montaje de las vallas, rejas o cercos, para delimitar las áreas peligrosas.

TRANSBA S.A. y las demás **empresas contratistas involucradas** en los trabajos, serán responsables de cualquier daño en la propiedad o en la población de la zona surgido de la realización del desmontaje de la línea que se analiza en este informe.

Al finalizar la jornada laboral, se deberán limpiar y ordenar las áreas de trabajo, colocando las rejillas, vallas, balizas, carteles de advertencia y todo lo necesario para evitar accidentes en la zona de obra. Considerando que la traza a modificar se desarrolla sobre una zona urbana y se proyecta sobre áreas de alta actividad, se deberá garantizar la seguridad en vía pública en todo momento.

IV.- Enumeración de las principales **actividades** de mayor relevancia y posible incidencia en su entorno, en el Desmontaje de la Línea Aérea de Alta Tensión (132 kV): **Laminados Industriales – San Nicolás. (1LAI – SN1)** e identificación de los **potenciales impactos** de significancia ambiental asociados, conjuntamente con los **planes o procedimientos internos tendientes a prevenir, mitigar, controlar y/o compensar** su afectación al medio ambiente (estos últimos, conformados por aquellos propuestos por TRANSBA S.A. sumados a los propuestos por este Organismo de Estado).

Las **Tareas y Obras Generadoras de Impactos Ambientales (TOGIA)** son focalizadas, se circunscriben dentro de *límites preestablecidos* en la zona aledaña al electroducto, y como consecuencia de que la ejecución de trabajos responderá a *metodologías seriadas* desarrolladas en cada piquete, franja de servidumbre y banda de trazado, traerá aparejados consigo impactos **puntuales y repetitivos**.

CONCLUSIÓN: *Los impactos negativos asociados a los desmontajes de líneas de transmisión de energía eléctrica, se centralizan en la Criticidad de la banda establecida por la selección de sus trazados, pero en este caso, al tratarse de una desmontaje de una línea existente, la afec-*



tación al actual uso del suelo, la intrusión visual, las agresiones a la avifauna, etc., serían pre-existentes, por lo que los impactos se delimitarían casi totalmente a las tareas a realizar y al comportamiento o desempeño del personal actuante.

LINEA AÉREA DE A.T.

1) Etapa de remoción de la línea:

ACTIVIDADES "T.O.G.I.A"	IMPACTOS POTENCIALES	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, MITIGACIÓN, CONTROL Y/O COMPENSACIÓN
Interacción de la obra con la infraestructura existente.	<p>Afectación al uso actual del espacio y a la infraestructura existente (aérea o subterránea).</p> <p>Impactos asociados a incorrectos relevamientos de los obstáculos o de las instalaciones de servicios existentes, que interfieren o pueden ser afectadas con las tareas de remoción del electroducto de Alta Tensión.</p> <p>Daños a la infraestructura: Rotura de caminos, ductos, instalaciones, bienes de terceros privados / públicos, durante la etapa de construcción.</p>	<p>Estudios de campo: Sondeos geotécnicos previos (según los distintos tipos de suelos).</p> <p>Topografía: Imágenes satelitales, planimetría Gral. Catastral - fotogrametría y planialtimetrías.</p> <p>Una vez aprobado el Proyecto Ejecutivo: Establecimiento de Coordenadas Geográficas definitivas en función de las características propias de la zona de emplazamiento.</p> <p>Colocación correcta de las estacas de alineación.</p>
Implantación de Obradores temporarios.	<p>Afectación temporal en áreas puntuales.</p> <p>Deterioro innecesario de la masa vegetal, suelo y cuerpos de agua.</p> <p>Cambio de condiciones sobre aspectos tales como: Higiénico – Sanitarios, Salud y Seguridad (Mayor probabilidad de Infestación de Vectores).</p> <p>Cuestionamientos Vecinales: Aceptación Social y socio - cultural.</p> <p>Afectación y/o Molestias al medio Antrópico por nivel de ruidos o por disturbios.</p> <p>Alteración del hábitat de la fauna autóctona. Migración de aves.</p> <p>Incremento en el tránsito vehicular zonal.</p> <p>Generación de residuos sólidos (RSU), producto de las actividades propias del obrador.</p> <p>Generación de efluentes líquidos.</p> <p>Acumulación de residuos que aumentan las probabilidades de contaminación (mala</p>	<p>Aviso de locación (estadía temporal), a la autoridad Policial zonal.</p> <p>Información a la población zonal respecto a las características de la obra y del tiempo de duración de la misma.</p> <p>Cumplimiento de normativas de Seguridad e Higiene Laboral.</p> <p>Utilización de baños Químicos. Retiro y disposición adecuada (RSU).</p> <p>Orientar y controlar el comportamiento del personal de obra, en relación con la comunidad:</p> <p>Prohibición de realizar quemaduras de cualquier tipo, arro-</p>

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**

	<p>gestión).</p> <p>Pérdida de Valor Paisajístico / Aspecto Visual: alteración del paisaje barrial.</p> <p><u>Impacto Positivo:</u> Demanda de insumos y servicios sobre el comercio local. Creación de Fuentes de trabajo Transitorias.</p>	<p>jar materiales o residuos a los cursos de agua. Evitar reuniones de operarios que generen posibles disturbios.</p> <p>Minimizar la ocupación de espacios fuera del área de trabajo.</p> <p>Restauración final de las áreas utilizadas como Obradores temporarios.</p>
<p>Movimiento de máquinas pesadas, Grúas, Equipos, Materiales y Personal.</p>	<p>Restricción a las condiciones de circulación y sobrecarga de la infraestructura vial.</p> <p>Afectaciones a la normal circulación peatonal y vehicular en la zona. (Congestión de tránsito).</p> <p>Posible deterioro al suelo, vegetación y cuerpos de agua en la zona intervenida.</p> <p>Incremento en los niveles de ruido y generación de material particulado y polvo en suspensión.</p> <p>Contaminación del aire por emisiones gaseosas no controladas de óxidos de carbono, óxidos de azufre, derivadas del transporte automotor.</p> <p>Ocupación temporaria de banquetas, utilización de espacios verdes para estacionamientos de máquinas y/o equipos móviles.</p> <p>Incremento de ocurrencias de accidentes a personal de obra o terceros (en tareas de carga y descarga de materiales, etc.)</p> <p>Probabilidad de contaminación de ductos viales o de los recursos agua y suelo, con potenciales derrames o pérdidas (por roturas en máquinas o equipos), de combustibles y/o lubricantes.</p> <p>Afectación al medio Antrópico.</p> <p>Afectación al tránsito vehicular y/o a la actividad industrial/comercial o residencial.</p> <p>Pérdida temporal del aspecto estético local.</p>	<p>Obediencia del programa de señalización y seguridad vial.</p> <p>Cumplimiento de las Normas de higiene y seguridad.</p> <p>Puesta a punto de los motores, funcionamiento correcto de los silenciadores, V.T.V (verificación técnica vehicular) vigente.</p> <p>Control de emisiones de gases a la atmósfera.</p> <p>Desvío de tránsito autorizados</p> <p>Adecuación de los horarios de trabajo.</p> <p>Control de velocidades de desplazamientos de vehículos y/o máquinas por rutas programadas o itinerarios permitidos.</p> <p>Estacionamientos autorizados por Permisos Municipales.</p> <p>Señalización del área afectada.</p> <p>Seguros de Vehículos, personal y equipamiento transportado.</p> <p>Control de cargas: alturas y pesos máximos permitidos.</p> <p>Acortamiento del tiempo de las obras.</p>
<p>Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Paleontológico.</p>	<p><u>Impacto Positivo:</u></p> <p>Descubrimiento o hallazgos de Piezas Arqueológicas, Paleontológicas y/o Históricas.</p> <p>Escasa probabilidad de ocurrencia.</p>	<p>Cumplimiento de las legislaciones vigentes.</p> <p>Suspensión inmediata de toda tarea o actividad de excavación.</p> <p>(Comunicación a las autoridades pertinentes.)</p>



<p>Limpieza de la Franja de Servicio.</p>	<p>Reducción, Poda de ejemplares, Despeje / Desmalezado. Remoción de tierra y afectación de la cobertura vegetal. Afectación al arbolado urbano. Uso de herbicidas para combatir la maleza. Generación de residuos de materia vegetal. Aumento de los riesgos de incendios y/o deproliferación de vectores sanitarios, asociados a la gran cantidad de material leñoso acumulado. Modificación del primer horizonte del suelo. Afectación a la actividad comercial y/o residencial. Afectación a la normal circulación peatonal y vehicular en zona urbanizada. Afectación a otros servicios. Afectación al uso actual del espacio y a la infraestructura existente. Afectación de la rutina urbana. Impacto paisajístico.</p> <p><u>Impacto Positivo:</u> Creación de Fuentes de trabajo Transitorias.</p>	<p>Adiestramiento, capacitación permanente, idoneidad y responsabilidad del personal actuante. Confinar los trabajos a un espacio definido. Prohibición en el uso de herbicidas Programa de reforestación. Manejo del material de poda evitando su acumulación. Plan de sondeos de inspección previo al inicio de la Obra. Conformidad Municipal para la ejecución de tareas en la vía pública (zonas urbanas). Señalizaciones, Balizaje nocturno en áreas urbanas. Normas de higiene y seguridad laboral. Uso obligatorio de elementos de seguridad personal.</p>
<p>Desmontaje de los actuales conductores.</p>	<p>Ocupación temporaria de móviles sobre las banquetas, utilización de espacios verdes para estacionamientos de máquinas y/o equipos móviles. Riesgo de accidentes del personal de obra o terceros en tareas de desmontaje, carga y descarga de conductores y aisladores retirados. Afectación a la accesibilidad a inmuebles. Afectación a la actividad industrial, comercial o residencial. Afectación de la rutina urbana. Impacto paisajístico.</p>	<p>Horarios de trabajo adecuados a las actividades de la zona. Control de velocidades de desplazamiento de vehículos y/o máquinas, por rutas programadas e itinerarios permitidos. Estacionamientos autorizados por Permisos Municipales. Embalaje, en cajones, de todo el equipamiento desmontado, mientras que los conductores de fase e Hilo de guardia deberán ser enrollados sobre carretes o bobinas de madera. Traslado de todo lo retirado, al almacén establecido.</p>
	<p>Ocupación del terreno producto de las ménsulas de hormigón retiradas, aisladores, grapería, etc.</p>	<p>Personal idóneo y responsable. Capacitación permanente en Seguridad del personal</p>

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**

<p>Desmontaje de las ménsulas de hormigón existentes.</p>	<p>Obstaculización del escurrimiento superficial natural debido al acopio de materiales. Ocurrencias de potenciales riesgo de accidentes a personal o terceros en tareas afines al desmontaje de las ménsulas existentes.</p>	<p>actuante. Limpieza total de materiales de construcción en la zona donde se desmonten las líneas, con la mayor premura posible.</p>
<p>Carga, acarreo y descarga de: brazos, bobinas, roldanas y materiales a piquetes.</p>	<p>Interacción con el tránsito vehicular. Obstaculización del escurrimiento superficial natural debido al acopio de materiales. Ocurrencias de potenciales riesgo de accidentes a personal o terceros en tareas de carga y descarga de brazos, ménsulas y/o materiales. Emisiones sonoras y vibraciones. Perturbaciones a la salud de operarios y fauna avícola por emisión de ruidos molestos. Alejamiento temporal de la fauna terrestre.</p>	<p>Programa de señalización y seguridad vial. Minimizar los Tiempos de Acopio Planes de Identificación, alma-cenado, utilización y distribución de bobinas. Recomponer drenajes, a la condición más cercana a la encontrada en la línea de base. Control de velocidades de desplazamiento de vehículos y/o máquinas. Estacionamientos autorizados por Permisos Municipales. A.R.T. pólizas actualizadas. Cumplimiento de las Normas de higiene y seguridad.</p>
<p>Retiro de accesorios utilizados para el tendido. Retiro de accesorios utilizados para el tendido.</p>	<p>Riegos inherentes a Trabajos en altura. Riesgo de accidentes que pueden ocasionar lesiones por inadecuado retiro de los accesorios utilizados en los tendidos (sogas, poleas, roldanas, ranas, eslingas de acero, estrobo-trócola, aparejos, cabrestante, porta-bobinas, etc.)</p>	<p>Personalidóneo y responsable. Capacitación permanente en Seguridad del personal actuante. Una vez terminados los trabajos, se deberán retirar materiales y herramientas, y adecuar las zonas afectadas conforme la topología circundante.</p>
	<p>Generación de residuos (Bobinas vacías, carretes, duelas de cierre, cajones, cajas, embalajes, resto de cables, pernos, chavetas, aisladores rotos etc.). Acumulación indebida de materiales varios (conductores, ménsulas, aisladores, estructuras, etc.), producto de desmontar los actuales tramos de línea a retirar. Acumulación de materiales. Alteraciones menores en suelo y agua. Afectaciones a la normal circulación vehicular en zonas próximas, por falta de retiros. Aumento de Riesgos de accidentes a operarios o terceros por inadecuado desmontaje, almacenamiento y/o retiro de la infra-</p>	<p>Adecuada clasificación, almacenamiento y segregación de residuos según su tipología. Adecuada disposición final de los materiales sobrantes y de los producidos por los desmontajes, restableciendo el lugar a su condición de origen. Utilización de contenedores apropiados para la recolección de desechos, barros, escombros, duelas, flejes y residuos. Prohibición de enterrar o</p>



Limpieza final.	<p>estructura existente. Generación de residuos especiales (R.E.). Contaminación de suelos y/o agua por inadecuado almacenamiento y/o segregación de residuos especiales, vertidos no controlados de las hormigoneras, pérdidas de aceites de móviles, etc. Afectación a la actividad zonal asociada a la inadecuada disposición final de los residuos. Pérdida del aspecto estético local.</p>	<p>incinerar residuos biodegradables. Almacenamiento de R.E. en bolsas y/o tambores estancos correctamente identificados. Utilización de elementos de protección personal. Restauración y compensación de las zonas afectadas o intervenidas. Reconstrucción del patrón de drenaje natural. Programa de manejo de residuos y disposición final.</p>
Suspensión de operaciones por periodos de tiempos prolongados.	<p>Situaciones que superen las previsiones medias de estadísticas meteorológicas: Temporales con lluvias intensas, granizo, vientos huracanados, etc., que dificulten las operaciones tanto en etapas de construcción como en las de mantenimiento. Incumplimiento por parte de proveedores o inadecuado plan de provisión de materiales y/o equipamiento. Conflictos económicos entre las partes involucradas por mayores costos asociados.</p>	<p>En caso de ocurrencia de suspensiones de las operaciones se deberá asegurar la estabilidad de la obra en curso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Restablecimiento de niveles de drenajes o escorrentías. ➤ Prevención de procesos erosivos o de contaminación. ➤ Tapado de pozos. ➤ Adopción de medida de seguridad que disminuyan riesgos de accidentes. <p>Restitución de relieves y favorecimiento en el desarrollo de la vegetación.</p>

V.-SE DEBERÁ DAR CUMPLIMIENTO A LOS SIGUIENTES CONDICIONAMIENTOS:

1. **TRANSBA S.A.** deberá dar cumplimiento al Artículo 22 de la Ley General del Ambiente Nº 25.675, el que refiere a la **Contratación de un Seguro de Entidad** suficiente, para garantizar el financiamiento de la recomposición del ocasional daño que en su tipo pudiera producir en relación al proyecto, de conformidad con la normativa dictada a tal efecto por la Superintendencia de Seguros de la Nación y el ex Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Se deberá acreditar dicho cumplimiento ante requerimiento de este Organismo de Estado.
2. Se deberán canalizar ante quien corresponda, todas las solicitudes de los soportes técnicos para la realización de los **sondeos, cateos e inspecciones** de manera de identificarlas instalaciones preexistentes a los efectos de evitar daños a dicha infraestructura, debiendo re-

Ministerio de Ambiente

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

MINISTERIO DE
 AMBIENTE



GOBIERNO DE LA
 PROVINCIA DE
**BUENOS
 AIRES**

gistrar y acotar cada una de las interferencias y obstáculos relevados. Asimismo, se deberán realizar los estudios necesarios vinculados a la accidentología: topografías, planialtimetrías, fotogrametría, imágenes satelitales, etc.

3. Deberán quedar incluidas en la etapa ejecutiva del emprendimiento, todas las obras y gestiones necesarias para llevar adelante el proyecto y obtener las correspondientes autorizaciones, previstas o no en el presente, debiendo la empresa hacerse cargo también, de los gastos inherentes a las mismas.
4. La zona de obra deberá señalizarse obligatoriamente con cartelería, la cual deberá indicar entre otros datos: la identificación de la obra propiedad de **TRANSBA S.A.**, contratista responsable, teléfono de urgencias, tensión de trabajo, advertencia de peligro de electrocución, etc.
5. **TRANSBA S.A.** deberá GARANTIZAR las medidas de seguridad, mediante los trabajos preliminares.
6. **TRANSBA S.A.** será responsable de ejercer el Control de la vegetación debiendo compensar los daños causados a la misma mediante la reposición de los ejemplares dañados o muertos, reforestando con especies de similares características
7. **TRANSBA S.A.** deberá contar con la expresa conformidad Municipal en cuanto a los trabajos que se vayan a realizar en la "vía pública", previo al inicio de los mismos. Será condición previa para la ejecución de cualquier obra, que estén resueltas todas las cuestiones relativas a autorizaciones, permisos, licencias, etc., necesarias para cada uno de los trabajos a efectuar.
8. **TRANSBA S.A.** deberá consensuar con las Autoridades correspondientes, los itinerarios y horarios previstos para la circulación y operación de equipamiento pesado en zonas urbanizadas, a efectos de minimizar las perturbaciones ocasionadas por la generación de **Ruidos Molestos al Vecindario** e interrupciones a la **normal circulación vehicular**.
9. **TRANSBA S.A.**, deberá contar en su organización con un *Área de Protección Ambiental* a cargo de un profesional con incumbencias en la materia, cuya función será la de coordinar todas las actividades específicas del *Plan de Gestión Ambiental (P.G.A)*, como el *monitoreo* de los parámetros ambientales, la supervisión e implementación de las *Medidas de mitigación, el control de Impactos*, el tratamiento y seguimiento de eventos o impactos acaecidos, la elaboración de los *Planes específicos de Contingencias y de Seguridad*, etc.; debiéndose especificar en un plazo no mayor de treinta (30) días a partir de la notificación de la DIA, el profesional responsable seleccionado para llevar adelante tal gestión ambiental del proyecto ejecutivo.
10. **TRANSBA S.A.** deberá ajustar su **Plan de Gestión Ambiental** al *proyecto ejecutivo*, en donde además de: los Programas de Prevención de Emergencias, Plan de contingencias (procedimientos - niveles de alerta), Plan de Seguridad e Higiene, Manual de Procedimientos Operativos, Programa de Vigilancia y Plan de Monitoreo Ambiental; deberá incluir las constancias que acrediten la realización de los mismos y de la estrategia comunicacional aludida en el punto anterior.
11. Será responsabilidad de **TRANSBA S.A.** priorizar la protección de la salud de las personas y de los bienes privados de terceros afectados, tomando las precauciones que fueran necesarias en el desmontaje y retiro de las ménsulas de hormigón y sus conductores.
12. **TRANSBA S.A.** será responsable del cumplimiento estricto de las exigencias establecidas por la **Resolución de la Secretaría de Energía de la Nación N° 77/98: Límites de Emisión de Campos Eléctricos, Magnéticos y Ruido Audible**. Una vez completado el **Proyecto Ejecutivo**, la empresa Transportista deberá además, contar con la documentación de respaldo (protocolos de ensayos, mediciones, etc.), resultante de todos los Parámetros Ambientales monitoreados, debidamente **firmada** por los agentes responsables. *Sin perjuicio de lo solicitado, este Ministerio de Ambiente se reserva el derecho de **Verificar** los parámetros que estime correspondan.*
13. **TRANSBA S.A.** deberá gestionar y coordinar con las autoridades de organismos públicos y/o privados, previamente al inicio de las actividades propuestas, su intervención sobre la **infraestructura existente** y las redes de servicio.



14. Cualquier tipo de modificación que se pretenda realizar al presente proyecto, deberá ser informada por la empresa a este Ministerio de Ambiente, cuyos profesionales evaluarán la relevancia ambiental de las mismas y la procedencia o no de realizar una nueva Declaración de Impacto Ambiental.
15. En caso de que las obras no hubiesen comenzado dentro del término de dos (2) años de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, **TRANSBA S.A.** 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, revaloración de impactos, etc.
16. **TRANSBA S.A.**, deberá implementar una **Estrategia Comunicacional** direccionada al total de la población involucrada y/o afectada por la realización del desmontaje, en lo que respecta a la Seguridad Pública y en Materia Ambiental. Tal estrategia comunicacional deberá contemplar todas las acciones que se emprendan en el marco del presente proyecto, a efectos de que la población mencionada disponga de la información necesaria e indispensable para su propia ponderación de eventuales riesgos, promoviendo confiabilidad en cada una de las tareas ejecutadas por la empresa, en base a una total transparencia de gestión, fortalecida a través del diálogo y la posterior confirmación de logros reales, en las distintas etapas del emprendimiento.
17. **Concientización General del Personal Involucrado:** La empresa **TRANSBA S.A.** será responsable del cabal conocimiento (capacitación) y del estricto cumplimiento por parte de los empleados de la empresa, contratistas, subcontratistas y de todo el personal involucrado independientemente de su jerarquía u ocupación, de los **Planes de Contingencia y de Gestión Ambiental** que contemplan las prioridades en materia, de higiene, seguridad, protección en los lugares de trabajo y medio ambiente, durante las distintas etapas del proyecto.
18. **TRANSBA S.A.** deberá comunicar en forma fehaciente, a las autoridades de este *Ministerio de Ambiente* y a las del Municipio involucrado, la ocurrencia de **cualquier tipo de contingencia** dentro de las 24 (veinticuatro) horas siguientes a la manifestación del evento, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, como así también, detallando las medidas adoptadas para evitar la reiteración de la misma.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA DURANTE EL DESARROLLO DEL PROYECTO:

- TRANSBA S.A.** deberá cumplir lo establecido por el régimen legal vigente aplicable al presente proyecto, atendiendo todo requerimiento emanado del “Marco Jurídico” de los niveles Nacional, Provincial y Municipal, constituido por las Constituciones, las Leyes, los Decretos, las Resoluciones, las Ordenanzas Municipales y, en particular, las Normas, Especificaciones Técnicas y Recomendaciones de carácter General o Particular, de la *Secretaría de Energía de la Nación (S.E.)*, del *Ente Nacional Regulador de la Electricidad (E.N.R.E.)*, del *Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de Buenos Aires (O.C.E.B.A.)*, y del *Departamento de Epidemiología de la Dirección de Fiscalización Sanitaria (Área de Radio-física)*, dependiente del *Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires*.
- Será responsabilidad de **TRANSBA S.A.** implementar todas las medidas necesarias para garantizar la mínima distorsión y adaptabilidad de las operaciones constructivas al entorno, evitando la transferencia al mismo de efectos perjudiciales para los componentes biofísicos y socioeconómicos del **Ecosistema**.
- Todos los recursos naturales (tales como agua y áridos) requeridos durante las actividades de construcción, deberán ser adquiridos en sitios habilitados. En caso de ser necesaria la elevación de alguna cota del terreno, el material de relleno deberá ser extraído de una **can-**

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**

tera habilitada, según el **Decreto 968/97 de la Ley 24585**.

- Se deberá garantizar la circulación de vehículos y transeúntes, y permitiendo el libre acceso de las personas a sus inmuebles. Una vez terminada la actividad en la zona, se deberá retirar todo el material remanente limpiando adecuadamente dichas áreas.
- En zonas frágiles (susceptibles de sufrir anegamientos), se deberá evitar, en la medida de lo posible, el paso frecuente de maquinaria pesada. De ser conveniente, se deberán adecuar caminos y vías de acceso a efectos de impedir la destrucción de los suelos en el área de la obra, procurando mantener la topografía original y los escurrimientos naturales de las aguas. De resultar beneficioso, dichos caminos podrán ser adecuados para el posterior uso de terceros. Una vez finalizadas las obras, se deberán restaurar a su condición original los caminos que no vayan a ser utilizados para el mantenimiento o por terceros, y los demás sectores afectados, a fin de reducir el impacto negativo a períodos más breves.
- En caso de resultar necesaria la clausura de algún acceso o vía pública para el normal desarrollo de los trabajos, la misma deberá efectuarse en horarios de menor alteración para el desarrollo de las actividades antrópicas de la zona afectada, y en ningún caso estas interrupciones podrán extenderse por más de 2 horas.
- En caso de encontrarse cualquier lugar, yacimiento, objeto o resto de valor arqueológico, paleontológico o histórico durante las obras; se deberá proceder a su rescate a través de los Organismos encargados conforme lo establecido por la Ley Nacional Nº 25.743 de "Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico", y por la Ley Nº 12.665 de "Protección y Conservación de Lugares y Monumentos Históricos", denunciando dicho descubrimiento, de cuya conservación la empresa será responsable hasta que tome intervención el Organismo competente y se haga cargo de los bienes hallados, pertenecientes al Patrimonio Cultural.
- Se deja constancia que el Informe Técnico Final ha sido confeccionado tomando como base los datos consignados en la documentación presentada por **TRANSBA S.A.**, la que posee carácter de **Declaración Jurada**, por lo que, comprobada la falsedad u omisión de alguno de los mismos, los firmantes se harán pasibles de las sanciones penales, administrativas y/o civiles que correspondan, siendo los profesionales actuantes solidariamente responsables de los informes técnicos presentados.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO 1- EX-2022-37791388- -GDEBA-DGAMAMGP

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 22 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: 2023.02.27 16:38:06 -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: 2023.02.27 16:38:07 -03'00'