



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2022 - Año del bicentenario del Banco de la Provincia de Buenos Aires

Resolución

Número:

Referencia: EX-2020-19660844- -GDEBA-DPTLMIYSPGP DIRECCIÓN PROVINCIAL DE HIDRÁULICA, DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS PUENTE S/ RÍO SALADO F.C.G.R. – KM. 144+200 TRAMO: LOBOS – 25 DE MAYO E / EST. ERNESTINA - ELVIRA

VISTO el expediente EX-2020-19660844- -GDEBA-DPTLMIYSPGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164 y N° 15.309, 15.311, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, y,

CONSIDERANDO:

Que la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE HIDRÁULICA, DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el conjunto de obras denominado “PUENTE S/ RÍO SALADO F.C.G.R. – KM. 144+200 TRAMO: LOBOS – 25 DE MAYO E/ EST. ERNESTINA - ELVIRA”, a ejecutarse en los partidos de Lobos y 25 de Mayo, en 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 en estudio contempla la construcción de un nuevo puente ferroviario sobre el curso del río Salado, en reemplazo del existente. El puente ferroviario existente se ubica en vías del Ferrocarril General Roca, Tramo Lobos – 25 de Mayo, Km 144+200, entre las estaciones de Ernestina - Elvira. La obra propuesta sobre el Río Salado, surge como consecuencia de la canalización de la sección hidráulica del Río Salado que la Provincia de Buenos Aires ejecutará en su Tramo N° 4-2. El objetivo de la canalización es el de minimizar los efectos perjudiciales ocasionados por las frecuentes inundaciones provocadas en períodos húmedos;

Que, según consta en orden 53, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19;

Que la Dirección Provincial de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental Territorial informa que del análisis realizado no surgen situaciones ambientales bloqueantes y/o condicionantes en el marco de la Resolución OPDS N° 492/19;

Que la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental, conforme surge a orden 56, manifiesta la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos en el Informe Técnico obrante a orden 55;

Que a su turno, la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental incorpora a orden 57 el correspondiente Anexo –identificado como IF-2021-31760584-GDEBA-DPEIAOPDS - y, mediante PV-2021- 31767025-GDEBA-DPEIAOPDS, de fecha 3 de diciembre de 2021, obrante a orden 58, compartió el criterio vertido en el informe técnico antes referido;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no sule 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 haN tomado intervención la Asesoría General de Gobierno y la Fiscalía de Estado;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164 y N° 15.309, 15.311, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22;

Por ello;

**EI 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 “PUENTE S/ RÍO SALADO F.C.G.R. – KM. 144+200 TRAMO: LOBOS – 25 DE MAYO E/ EST. ERNESTINA - ELVIRA”, a ejecutarse en los partidos de Lobos y 25 de Mayo en la Provincia de Buenos Aires, elaborado por la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE HIDRÁULICA, DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS, descrito en el Anexo I (IF-2021-31760584-GDEBADPEIAOPDS) 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 Organismo 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.-

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2022.07.14 13:32:27 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: 2022.07.14 13:32:37 -03'00'



G O B I E R N O D E L A P R O V I N C I A D E B U E N O S A I R E S
2021 - Año de la Salud y del Personal Sanitario

Anexo

Número:

Referencia: ANEXO I- PUENTE FERROVIARIO

Corresponde Ex- -2020-19660844-GDEBA-DPTLMIYSPGP

Anexo I

I- OBJETIVO DE LA OBRA

El proyecto en estudio contempla la construcción de un nuevo puente ferroviario sobre el curso del río Salado, en reemplazo del existente. El puente ferroviario existente se ubica en vías del Ferrocarril General Roca, Tramo Lobos – 25 de Mayo, Km 144+200, entre las estaciones de Ernestina - Elvira. La obra propuesta sobre el Río Salado, surge como consecuencia de la canalización de la sección hidráulica del Río Salado que la Provincia de Buenos Aires ejecutará en su Tramo N° 4-2. El objetivo de la canalización es el de minimizar los efectos perjudiciales ocasionados por las frecuentes inundaciones provocadas en períodos húmedos.

La presente obra, forma parte de las obras financiadas por el Banco Mundial en el marco del “Proyecto global de canalización del Río Salado” elaborado en el marco del Plan Maestro Integral de la Cuenca del Río Salado a ejecutarse en los partidos de Lobos, Roque Pérez y 25 de Mayo. La misma cuenta con Declaratoria Ambiental por Resolución: 1067/18, otorgada por el Organismo Provincial ambiental competente (OPDS).

II- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

A Ubicación del proyecto

El proyecto se localiza en vías del Ferrocarril General Roca, Tramo Lobos – 25 de Mayo, Km 144+200 entre las estaciones de Ernestina – Elvira, entre los partidos de Lobos y 25 de Mayo, en las coordenadas geográficas 35°16'0.87"S 59°33'0.95"O.

El puente une las localidades Ernestina (partido de 25 de Mayo) con Elvira (partido de Lobos). Paralelo a él se encuentra el puente de la ruta provincial N° 40 a aproximadamente 50 metros.

B Memoria descriptiva

La obra de construcción del nuevo puente ferroviario sobre el curso del río Salado, Tramo 4-Etapa 2 forma parte del “Proyecto global de canalización del Río Salado en el marco del Plan Integral de la Cuenca del Río Salado, a ejecutarse en los partidos de Lobos, Roque Pérez y 25 de Mayo”.

El proyecto requiere de la modificación del gálibo hidráulico del puente existente, ubicando el nuevo puente en una cota tal que no sea alcanzado por los niveles máximos del río previstos para el nuevo funcionamiento con el río canalizado.

Hidráulicamente es necesario dejar un vano libre de unos 200m perpendicular al eje del río, siendo necesario entonces generar una obra nueva con diez tramos de 22m cada uno, totalizando 220m de longitud.

La sección transversal de **canalización**, cuyo eje se ubicará en coincidencia con el eje del río, tiene las siguientes dimensiones:

- Una sección principal de 40m de fondo a cota 26.32 IGM, de 1,2 m de profundidad.
- Una sección secundaria con dos bermas de 60m a cada lado según terreno natural actual.
- Los taludes son 1:3 para el cauce principal y 1:4 para el cauce de las bermas hasta encontrar el terreno natural.

Se respetará la traza existente de vías, siendo el lugar de emplazamiento del nuevo puente el mismo del existente, manteniendo una alineación recta con el cauce.

Las obras del nuevo **Puente** se resumen como sigue:

- Se establece como nueva cota de fondo de viga (CFV) +33.26.
- Demolición del puente actual metálico y construcción del nuevo puente de H°A° en el mismo emplazamiento.
- Modificación del perfil transversal de vía y alteo de vía, bajo la normativa de la C.N.R.T., en las zonas contiguas a los accesos y nuevo puente ferroviario. Longitud aproximada de alteo: 445m.
- Construcción de obras complementarias tales como alambrados, terraplenes de acceso a propiedades aledañas y que se hayan afectado por la construcción de las obras.

B.1. Proyecto de vía

Se efectuará un alteo de la vía, empalmado con la vía existente en las progresivas 144+367 y 143+294 del actual trazado ferroviario, con un desarrollo de obra de 441m sin incluir los 220m de longitud del nuevo puente ferroviario. La totalidad de vía intervenida será de 661m.

Diseño geométrico – Altimetría

El empalme del puente proyectado con la vía existente, Km 144+367, comienza con una rampa de pendiente equivalente a 0.25 % proyectada en 57m, hasta llegar a la nueva cota de +34.24 IGN. A partir de allí comienza un nuevo tramo horizontal de 220m correspondientes al nuevo puente, para luego descender por una rampa de pendiente equivalente al 0,30% proyectada en 384m y coincidir nuevamente con la cota de la rasante existente.

B.2. Proyecto de Puente

Diseño de puente

El puente ferroviario de trocha ancha (1.676m), cuenta con una luz de 220m y un ancho de 6,30m. Es un puente recto, conformado por 10 tramos de 22m de luz, con pilas centrales y dos falsos estribos en los extremos. Respeto rasante y hechos existentes relevados en la cercanía de la obra.

Superestructura

La superestructura está constituida por dos vigas prefabricadas postesadas, unidas en la parte inferior por una losa

hormigonada “in situ” y postesada longitudinalmente, conformando la típica sección “U” con tablero inferior, que recibe el paquete estructural de la vía, una aislación hidráulica donde descansa el balasto tipo A-1, durmiente de hormigón tipo monoblock y los rieles que conforman la vía.

- **Tablero:** conformado por una losa de espesor variable, con una pendiente hacia el interior (2%) hasta el desagüe central. Por encima del mismo se ubican los durmientes de hormigón pretensado tipo monoblock.
- **Rieles:** los rieles son de tipo UIC 54, separados 1,676m respondiendo a un tren de trocha ancha.
- **Vereda:** se proyecta una vereda de 0,90m de ancho, para circulación de personal para mantenimiento de la vía, con una escalera de acceso.
- **Juntas de dilatación:** en cada tramo se ubicará en sus extremos un cubrejunta metálico que dará continuidad al tablero.

Infraestructura

- **Estribos:** constituidos por una viga dintel sobre la que apoyan las vigas principales mediante la interposición de sendos apoyos de neopreno. La viga dintel apoya, a su vez, sobre contrafuertes y un tabique que sirve de vinculación con el cabezal vinculado a 4 pilotes de 1,00m de diámetro hormigonados “in situ” y con una longitud de aproximadamente 21m de manera de alcanzar una cota de fundación de +4.32I.G.N.
- **Pilas:** las pilas centrales se han proyectado como una viga dintel sobre la que descansan las vigas prefabricadas y metálicas, que a su vez apoyan sobre 2 pilotes columnas de 1,20m de diámetro y a la misma cota de fundación que los correspondientes a los estribos.
- **Apoyos:** Constituidos por almohadillas de neopreno zunchadas con acero, vulcanizadas, apoyadas sobre dados de mortero.
- **Losa de acceso:** losas de 4,00m de longitud para ambos estribos, apoyando en la bancada de apoyos sobre el puente, estando el otro extremo por debajo de la obra de vía.

El puente ferroviario en estudio, tendrá un sistema estructural común basado en:

- a) Fundaciones: pilotes excavados de hormigón armado.
- b) Pilas: Dintel-cabezal de hormigón armado sobre dos pilotes columnas.
- c) Estribos: Dintel con un cierre frontal y lateral realizado mediante hormigón armado, fundados mediante un cabezal sobre 6 pilotes.
- d) Superestructuras: dos vigas prefabricadas postesadas con tablero inferior, conformando la típica sección “U”.

El sistema constructivo contempla:

1. Construcción de terraplén de avance sobre el río, retiro de superestructura y pilas existentes: terraplén de tierra a lo largo del eje donde se construirá el nuevo puente, con cota superior a 1,44 m por debajo de la cota inferior del dintel, lo que permite realizar perfectamente desde allí las excavaciones para las fundaciones y el izaje de todos los elementos que comprenden los cabezales y la superestructura. La cota superior del terraplén quedará a + 30.60 IGM. En la etapa “A”, se construirá el terraplén de avance no pudiendo ocupar más del 50% de la sección de escurrimiento del río.

El terraplén, en su sección transversal, deberá contar con un ancho de coronamiento de 13,30m, que comprende los 6,30m de ancho del cabezal de las pilas más un sobreancho de 2,00m hacia aguas arriba y un sobre ancho de 5,00m hacia aguas abajo del río. Los taludes hacia ambos lados serán de 1:2.

Desguace completo de la superestructura existente y posterior demolición de las pilas existentes.

A medida que queda finalizada la demolición y ejecución de los diferentes sectores del puente nuevo, se llevará a cabo el desplazamiento del suelo del terraplén de avance.

2. Ejecución de fundaciones – Pilotes: Los pilotes excavados serán de un diámetro de 1m o superiores. Debido a

las características del terreno es posible que las excavaciones se realizarán empleando lodo bentonítico y, eventualmente, camisas metálicas en los tramos superiores. Una vez finalizados los trabajos de excavación de los pozos, se realizarán zanjas a pie de terraplén volcando los residuos del lodo y luego tapándolos.

El hormigonado se realizará por desplazamiento del lodo bentonítico con hormigón fresco. Las armaduras se harán en banco de trabajo fuera de la zona a perforar.

3. Dintel-cabezal y pantallas de estribos. Las armaduras se traen preparadas y se ubican en el espacio generado entre pilotes y puente. Una vez colocada la armadura, se hormigonará a través de mixer o bombeo.

4. Superestructura - Construcción y Montaje de Vigas prefabricadas. La superestructura del puente ferroviario propuesto está compuestas por dos vigas “Z” prefabricadas postensadas más una losa hormigonada “in situ” también postesada completando la sección tipo “U”. Previo al montaje de las vigas, contemplando el cierre de circulación de la vía existente, se procederá al desarme de vía, retiro de balasto existente y excavación hasta corte inferior definitivo de tablero. Despejada la zona, se procederá al montaje de las vigas.

5. Superestructura – Hormigonado “In situ” de Losa Postesada. Una vez montadas las dos vigas, se procede al armado y hormigonado “in situ” de la losa central. Una vez fraguado el hormigón se procederá a aplicar el postesado.

6. Mejoramiento de acceso al puente.

7. Armado y montaje de vías nuevas. Renovación de las vías en el sector de la obra, mediante el sistema de riel tipo UIC 54 de 36,00m de longitud y fijación elástica. Durmientes tipo monoblock de Hormigón Pretensado de 2,70 x 0,25 x 0,20m. colocados cada 0,60m.

La vía nueva se montará sobre una cama de balasto y sub balasto de acuerdo al perfil típico de vía y lo establecido en la Norma NTVO N°2 de la CNRT.

8. Demolición: retiro del puente existente y los terraplenes de acceso al mismo. Completan las obras, el retiro del puente existente y los terraplenes de acceso al mismo. La longitud libre será la correspondiente a la sección transversal de proyecto de puente más 441,00m.

Etapas del proyecto

Se plantea la construcción del puente, en dos etapas sucesivas:

Etapas A:

- Se procede a la ejecución del terraplén de avance sobre el río, posibilitando el trabajo “en seco” para la construcción de los pilotes de Pila y Estribo. Retiro de superestructura y demolición de pilas existentes.
- Construcción y montaje de las vigas postesadas de sección tipo “Z”, más una losa hormigonada “in situ” también postesada completando la sección tipo “U”.
- Mejoramiento del acceso al nuevo puente.

Etapas B:

- Movilización del terraplén de avance y canalización del río sobre el sector del puente terminado, para la construcción de los pilotes de Pila y Estribo restantes. Retiro de superestructura y demolición de pilas existentes restantes.
- Construcción y montaje de las vigas postesadas de sección tipo “Z”, más una losa hormigonada in situ también postesada completando la sección tipo “U” para la superestructura restante.
- Mejoramiento del acceso al nuevo puente.
- Armado de vía sobre puente y accesos.
- Canalización definitiva del río.

III- IMPACTOS

Fase de construcción

I. Replanteo: durante esta etapa tiene lugar básicamente, la señalización de la obra y la identificación de los mismos. Estas actuaciones implican:

- Ocupación de suelo y vallado de la zona de ocupación de la obra
- Desbroce y despeje de vegetación
- Movimiento de maquinaria
- Movimiento de suelo

II. Construcción de plataforma e instalación de vías: las acciones con repercusión ambiental, ligadas íntimamente al proceso constructivo de esta etapa son:

A. Accesos y explanación: estas actuaciones son necesarias en primer lugar, para acceder a la zona de ejecución de las obras y, en segundo lugar, para conseguir una nivelación de la zona de la traza respecto a la cota actual.

Estas actuaciones implican las acciones siguientes:

- Ocupación de suelo
- Desbroce y despeje de vegetación
- Movimiento de maquinaria
- Movimiento de suelo

B. Construcción de plataforma e instalación de vías: durante la construcción propiamente dicha de la plataforma y la instalación de la vía se van a producir igualmente acciones con incidencia ambiental:

- Movimiento de maquinaria
- Movimiento de suelo, construcción de terraplén.
- Generación de residuos
- Implantación de la plataforma ferroviaria
- Construcción de infraestructuras de paso, así como drenajes
- Montaje de vía

C. Instalaciones auxiliares de obra: la ejecución de las obras requiere de zonas de ocupación temporal que acogen las instalaciones auxiliares (plantas de hormigón, etc.), y obrador o zonas de acopio de materiales y equipos de obra, zonas específicas para el estacionamiento y mantenimiento de vehículos y maquinaria, lugares de almacenamiento de residuos. Estas zonas, por la función que ejercen, son generadoras de residuos y, por tanto, tienen un importante potencial de contaminación. La implantación y uso de estas zonas durante la ejecución de la obra implican las acciones siguientes:

- Superficie temporal de ocupación
- Desbroce
- Movimiento de suelo
- Movimiento de maquinaria
- Impermeabilización de superficies

- Generación de residuos
- Generación de vertidos
- Generación de ruido. Alteración calidad aire

III. Sistemas e instalaciones asociados a la vía: en esta etapa tiene lugar la instalación de la señalización, etc. Actuaciones ligadas al proceso constructivo de obra civil, teniendo como principales actuaciones con incidencia ambiental las siguientes:

Fase de funcionamiento

- A. Presencia de la plataforma ferroviaria, de las estructuras asociadas (pilotines, pilastras de durmientes, rieles).
- B. Circulación ferroviaria, ligada a la generación de ruidos y vibraciones.

IMPACTOS NEGATIVOS

La valoración de los impactos ambientales para la fase de construcción, muestra que los impactos de mayor criticidad media y alta corresponden mayormente a la interferencia con las actividades del obrador y circulación de equipos y personal afectado a la obra, en el área de implantación del proyecto. En tanto que, la alteración de los componentes suelo-agua-aire y paisaje, relacionados con actividades como el movimiento de tierra, circulación de maquinaria y equipos de trabajo y la construcción del puente nuevo, son impactos considerados de criticidad media-alta.

IMPACTOS POSITIVOS

Durante la etapa de funcionamiento, se lograrán impactos ambientales positivos, en particular sobre el medio socioeconómico, relacionados con mejoras en la conectividad, por la adecuación de la infraestructura, a las condiciones de caudales del Río Salado previstas en la obra de ampliación de la capacidad del cauce y disminución de efectos perjudiciales producidos por las inundaciones, beneficios en la calidad de vida de la población, debido a mejoras en las condiciones de seguridad y continuidad del servicio ferroviario ante las crecidas del Río Salado.

Todos estos impactos son considerados positivos y de alta criticidad. Los beneficios podrán también verse reflejados en el transporte de carga, propiciando la integración social y económica de la población.

Observación del cuerpo evaluador: el estudio carece de valoración en los impactos sobre el ambiente asociados al terraplén de avance, demolición del puente existente (retiro de estructuras y terraplenes); así como también no considera aquellos generados sobre la avi e ictiofauna.

IV- MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

A partir de la evaluación del proyecto del puente carretero, se indica que el EsIA no presenta un capítulo específico de medidas de mitigación, tal como lo establece la Res. 492/19, correspondientes para cada impacto identificado y valorado en el ítem 5 “Identificación y Evaluación de Impactos” del mismo. Independientemente, se indica en el estudio que las mismas serán desarrolladas en los programas presentados en el PGAYs, sin ser mencionadas previamente.

V- PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

En el capítulo 7 del EsIA se presenta el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAYs), el cual establece las medidas y acciones integradas en un conjunto de programas organizados en actividades con el objeto de optimizar los objetivos de la obra, atenuar sus efectos negativos, evitar conflictos y maximizar impactos positivos.

Dicho Plan consta de los siguientes programas:

- 1 Programa de Manejo Ambiental del Obrador.

- 2 Programa de protección del recurso hídrico.
- 3 Programa de Gestión de Residuos Sólidos y Efluentes Líquidos.
- 4 Programa de prevención y control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones.
- 5 Programa de manejo de excavaciones y movimiento de suelo.
- 6 Programa de atenuación de afectaciones a servicios públicos e infraestructura
- 7 Programa de Seguimiento y Monitoreo
- 8 Programa de contingencias
- 9 Programa de seguridad e higiene.
- 10 Programa de Protección del Paisaje
- 11 Programa de protección del patrimonio cultural
- 12 Programa de equidad de género
- 13 Programa de Difusión y Comunicación
- 14 Programa de atención y respuesta a reclamos

Se comparten los lineamientos mínimos de los Programas indicados en el EsIA para ser aplicados en la gestión ambiental y social del proyecto. Complementariamente a lo presentado, deberán establecerse las medidas mitigatorias a implementar debido a acciones asociadas a proyectos y/o actividades cercanas al área de intervención que puedan generar efectos sinérgicos.

VI- CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

Previo al inicio de las obras el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MIySP) deberá cumplimentar ante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) los siguientes requerimientos:

1. Comunicar con una antelación de 15 días ante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) sobre la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el Plan de Gestión Ambiental y Social específico para la etapa de construcción, que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:
 - a) Contar con un programa de **Medidas de Mitigación** para el proyecto propuesto de demolición del existente y construcción de un nuevo puente ferroviario, tal como lo establece el punto N°6 del Anexo I de la Res. 492/19. El mismo deberá apuntar a **prevenir, controlar, restaurar y compensar** los impactos negativos identificados en el proyecto, tanto los considerados en el EsIA como aquellos observados en la presente evaluación. Es decir, deberán contener las medidas enunciadas en los programas del capítulo 7 y demás medidas específicas no contempladas, tales como aquellas referidas a los impactos generados por la demolición del puente actual metálico, construcción de terraplén de avance sobre el río y su consecuente reducción al 50% de escurrimiento, retiro de superestructura y pilas existentes y construcción del nuevo puente.

Las medidas deberán contemplar además riesgos de desmoronamiento y/o derrumbes durante los trabajos de excavación, relleno y tareas pertinentes a la obra. Asimismo, como el Proyecto se implantará en un zona definida como Área Importante para la Conservación de las Aves (AICA) se deberán incluir medidas que contemplen su protección, minimizando acciones que puedan perjudicar a la avifauna en la zona de conservación. Para ello se deberán contemplar medidas especiales referidas a la mitigación de ruidos, vibraciones, remoción de suelo en áreas cercanas a nidificaciones, así como también una adecuada gestión de residuos.

- b) El **Programa de Monitoreo Ambiental**, deberá contemplar todos aquellos factores ambientales susceptibles de ser afectados por la obra, y a los efluentes y residuos generados que puedan afectar dichos factores durante las distintas etapas de la obra. Para cada uno de ellos se deberá presentar la metodología de monitoreo, parámetros a monitorear, instrumentos utilizados, frecuencia de las mediciones, y los métodos analíticos a emplear. Deberá

incluir además los sitios de muestreo seleccionados, en número representativo de la escala del proyecto, considerando su ubicación estratégica respecto de dichos factores.

El Programa deberá contemplar además de los apartados de **monitoreo de ruidos y de los impactos sobre el suelo**, el **monitoreo de calidad aire, aguas superficiales y de aves** por los cuales discurre el sector de la traza a intervenir.

En lo que refiere al monitoreo de calidad de aire, los muestreos deberán realizarse en al menos tres estaciones: una localizada al barlovento y dos al sotavento de las instalaciones que generen material particulado, como por ejemplo, en caso de contar en el obrador con planta de hormigón.

Respecto al monitoreo de aguas superficiales, se deberá realizar monitoreo de calidad del recurso en al menos tres estaciones: una localizada aguas arriba y dos aguas abajo de la zona donde se emplaza el proyecto así como también monitorear el pelo de agua considerando los periodos húmedos y la limitación del escurrimiento del cauce en la etapa del terraplén de avance.

Lo que respecta al monitoreo de aves, deberá realizarlo profesionales especializados en ornitología.

c) Contar con un **Programa de Protección de Fauna** destinado a prevenir y mitigar las perturbaciones en la avi e ictiofauna ocasionadas por las actividades del proyecto y diagramar el cronograma de tareas en base a ello, considerando principalmente la época de reproducción y nidificación (periodo estival). En tal sentido, entre otras medidas, el terraplén de avance deberá realizarse en época invernal a fin de evitar perturbaciones en el período reproductivo y desove de la ictiofauna. Referido a la Avifauna y su relevancia en la zona de emplazamiento, el acopio transitorio de residuos deberá ser dispuesto en zonas predeterminadas, acotadas y conocidas por el personal, así como también la instalación del obrador, vallado de obra, movimiento de suelos y maquinaria, deberán extremar las medidas de prevención y mitigación; considerando que algunas especies nidifican sobre suelo y dependen de pastizales con baja intensidad de uso.

d) Contar con un **Programa de Ordenamiento Vial** aprobado por los municipios de Lobos y 25 de Mayo. Considerando el incremento de tránsito sobre la ruta provincial N°40 a raíz del desplazamiento de los operarios y maquinarias y siendo la misma, principal y única vía de conexión entre las localidades de Ernestina y Elvira, las interrupciones en la circulación, deberán reducirse al mínimo, programando las tareas en los días y horarios más apropiados, a fin de minimizar molestias e inconvenientes sobre las y los usuarios.

e) 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. Bajo el mismo lineamiento deberá poner foco a potenciales derrames de residuos peligrosos especialmente en los sectores ambientalmente sensibles.

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

4. **Notificar** a los municipios de **Lobos y 25 de Mayo** sobre las intervenciones y obras a realizar. Debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones municipales.

5. Implementar **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.

6. Contar con la **Aptitud Hidráulica** del proyecto, y con los permisos y autorizaciones que correspondan.

7. 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 la Aptitud hidráulica según Resolución N°2222/19 y complementarias, y con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la Autoridad del Agua (A.D.A)

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

8. 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 Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible 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.

9. En caso de definir la disposición de los restos de **tareas extractivas de desmalezado y limpieza, balasto, demolición y todo suelo extraído** que lo contenga, en canteras, certificar que cumplan con la **Resolución N° 353/10** de este Organismo de Estado. 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 retirarlos tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.

Respecto de los rieles, durmientes, y material inerte, e instalaciones existentes, el acopio y almacenamiento, se llevarán a cabo en el obrador o en centros de acopio, debidamente identificados. ADIFSE, será responsable del destino final de los mismos, elección de los sitios y adecuado almacenamiento.

De emplear el balasto de la vía existente para la protección de taludes, conformación de la capa de sub-balasto, o cualquier otra tarea asociada que implique su reutilización, se deberá verificar previo análisis, que dicho material no se encuentre contaminado por hidrocarburos o cualquier otra sustancia o materia que afecte al ambiente. Del mismo modo se procederá en caso de reutilizar el suelo excavado para relleno.

10. En cuanto a la **Gestión Integral de Residuos Especiales**, 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”

Observaciones

Además de atender lo establecido en el PGAYS y los condicionamientos requeridos del presente informe, se recomienda seguir y respetar, durante las etapas constructiva y operativa del proyecto, las siguientes indicaciones particulares enunciadas a continuación:

1. Efectos Sinérgicos:

Paralelo a las vías de la línea Roca, ubicado 50 metros aguas abajo del puente ferroviario a intervenir, se encuentra el proyecto “**PUENTE CARRETERO S/ RÍO SALADO. TRAMO LOBOS-25 DE MAYO E/ EST. ERNESTINA-ELVIRA**”, correspondiente al Ex- 2021-19661315-GDEBA-DVMIYSPGP. Por lo expuesto, se deberán identificar los efectos sinérgicos que se pudiesen producir y extremar las medidas mitigatorias con especial atención a la construcción terraplén de avance.

2. Camping Ernestina

El camping Ernestina, próximo a la zona a intervenir, es una de las principales actividades turísticas de la localidad homónima, por lo cual las tareas constructivas deberán desarrollarse considerando a este sector como área sensible debiendo:

- Controlar la generación de vibraciones de amplitud y/o frecuencia que pudieran generar daños en las construcciones.

- Controlar la emisión de material particulado/secos.

- Reducir el ruido al mínimo indispensable y trabajar en horarios en que no se perturbe la vida cotidiana de las y los campistas cumplimentando la normativa vigente en materia de ruidos molestos: Resolución N° 159/96 (SPA), Ley 11.459/93 y su Decreto Reglamentario N° 1741/96 que adopta la Norma IRAM N° 4062/84, y complementarias.

3. Caminos de acceso:

En caso de utilizar caminos existentes, finalizada la etapa constructiva, dichos caminos se acondicionarán y dejarán en igual o mejor estado al originalmente encontrado previo a la ejecución de las obras. Por otro lado, en el PGAYs se hace referencia al Programa de Manejo de Circulación, dentro del Programa de Seguridad e Higiene, pero este no tiene un apartado propio donde se desarrolle sus implicancias y alcances. En la referencia se describen una serie de medidas a implementar, aclarando que la responsabilidad de ejecutar y auditar el cumplimiento de dicho programa, estará a cargo del personal técnico del área de seguridad e higiene del Contratista y de la inspección de la obra por parte de la DPH. Por ello, la traza adoptada **deberá cumplimentar el Condicionamiento Específico** sustanciado en el ítem **2.d** del presente informe.

4. Obras de canalización:

Las **obras de canalización** correspondientes al tramo LOBOS – 25 DE MAYO E/ EST. ERNESTINA - ELVIRA, **deberán remitirse a los condicionamientos detallados en la Declaratoria Ambiental correspondiente a la Res. 1067/18**, otorgada por el Organismo Provincial ambiental competente (OPDS)

Consideraciones:

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos.
- El presente informe se suscribe a las obras referidas a la construcción del nuevo puente consistente al proyecto "**Plan Maestro Integral del Río Salado. Etapa 4-2 Puente Ferroviario S/ Río Salado Tramo Lobos -25 de Mayo e/ Est. Ernestina-Elvira**" descritas en el punto 2, en el marco de la obra Ampliación de la capacidad del cauce del Río Salado, Tramo 4 -Etapa 2 que cuenta con Declaratoria Ambiental Resolución: 1067/18, otorgada por el Organismo Provincial ambiental competente (OPDS) el mismo forma parte del "Proyecto global de canalización del Río Salado en el marco del Plan Integral de la Cuenca del Río Salado a ejecutarse en los partidos de Lobos, Roque Pérez y 25 de Mayo"
- Tanto el Plan de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la fase de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; podrán ser modificadas por este Organismo de Estado.
- El MIySP será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Contingencias y de Gestión Ambiental en la etapa constructiva y de abandono del proyecto. Asimismo, deberá comunicar a este Organismo de Estado y a las Municipalidades de 25 de Mayo y Lobos sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
- Previo al inicio de la etapa operativa, se deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona del puente, a fin de evitar situaciones de riesgo en el área de influencia directa.
- Se deberá informar a este Organismo 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, revaloración de impactos, etc. En caso de haberse verificado cambios relevantes, deberá informar ante este Organismo Provincial

para el Desarrollo Sostenible.

- El MIySP 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 el MIySP, y éste último ante este Organismo de Estado la cumplimentación 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 re-composición 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 el MIySP: "**Plan Maestro Integral del Río Salado. Etapa 4-2 Puente Ferroviario S/ Río Salado Tramo Lobos - 25 de Mayo e/ Est. Ernestina-Elvira**", ubicado en los Partidos de 25 de Mayo y Lobos, fue publicado desde el día 10/08/2021 hasta el día 30/08/2021 **no habiéndose recibido opiniones ni observaciones**
- En el marco de la **Resolución 492/19**, dentro del orden 50, 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.