



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

Resolución

Número:

Referencia: EX-2021-12856587- -GDEBA-DPEIAOPDS - DIA - RESO - “RENOVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE VÍAS TRAMO: EMPA LME MALDONADO (KM 4+656) A AV. DORREGO Y DESDE BAJO NIVEL AV. CONGRESO (KM 8+978) A ESTACIÓN TIGRE (28+007)”

VISTO el expediente EX-2021-12856587- -GDEBA-DPEIAOPDS, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164 y N° 15.309, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, la Resolución OPDS N° 492/19, y;

CONSIDERANDO:

Que mediante el expediente citado en el Visto, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), Ministerio de Transporte de la Nación, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “Renovación de infraestructura de vías tramo: empalme Maldonado (km 4+656) a Av. Dorrego y desde bajo nivel Av. Congreso (km 8+978) a estación Tigre (28+007)”, a ejecutarse en los municipios de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre.

Que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE) presenta proyecto y documentación requerida por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el objetivo del proyecto integral es la modernización de la actual infraestructura ferroviaria del Ramal Tigre, del Ferrocarril General Bartolomé Mitre (FCGBM), en el tramo comprendido entre las puntas de los cambios 11N y 12N del empalme Maldonado (Km 4+656) y el inicio del

Nuevo Viaducto Mitre próximo a Av. Dorrego, de manera tal de continuar con una estructura nueva de vía; y desde las progresivas 8+978 (PBN Av. Congreso) hasta la progresiva 28+007 (Extremo Sur de las plataformas 1 a 4 de la estación terminal Tigre);

Que se ha realizado el procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/2019;

Que el Área Grandes Obras dependiente de la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental, manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidas por el Anexo I (IF-2021-24727460-GDEBA-DPEIAOPDS) de la presente resolución;

Que a su turno la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental compartió el criterio vertido por el Área antes referida;

Que la Dirección de Asistencia Jurídica y Faltas Ambientales ha tomado la intervención de su competencia sin encontrar impedimentos -desde el punto de vista estrictamente legal- a la gestión propiciada, en atención a lo informado por la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental y la Subsecretaría de Fiscalización y Evaluación Ambiental, destacando que la evaluación realizada por las mismas –habida cuenta su carácter eminentemente técnico- excede la órbita de su control;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no supe los permisos, habilitaciones, autorizaciones y demás instrumentos que corresponde emitir a otros órganos provinciales, y Administraciones Nacional 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 cada jurisdicción (Nacional, Provincial y Municipal);

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 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 y el Decreto N° 89/22;

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 elaborado por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), Ministerio de Transporte de la Nación, descripto en el Anexo I (IF-2021-24727460-GDEBA-DPEIAOPDS) de la presente, denominado “Renovación de infraestructura de vías tramo: empalme Maldonado (km 4+656) a Av. Dorrego y desde bajo nivel Av. Congreso (km 8+978) a estación Tigre (28+007)” a ejecutarse en los partidos de Vicente López, San Isidro,

San Fernando y Tigre, en el marco de la Ley N° 11.723 y la Resolución 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 al Ministerio de Transporte de la Nación, a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE) y a los Municipios de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre, dar al SINDMA. Cumplido, archivar.

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2022.07.21 14:17:19 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: 2022.07.21 14:17:56 -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 - RENOVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE VÍAS TRAMO:
EMPALME MALDONADO (KM 4+656) A AV. DORREGO Y
DESDE BAJO NIVEL AV. CONGRESO (KM 8+978) A ESTACIÓN TIGRE (28+007).
LÍNEA GENERAL MITRE

Anexo I

1. OBJETIVO DE LA OBRA

El objetivo del proyecto integral es la modernización de la actual infraestructura ferroviaria del Ramal Tigre, del Ferrocarril General Bartolomé Mitre (FCGBM), en el tramo comprendido entre las puntas de los cambios 11N y 12N del empalme Maldonado (Km 4+656) y el inicio del Nuevo Viaducto Mitre próximo a Av. Dorrego, de manera tal de continuar con una estructura nueva de vía; y desde las progresivas 8+978 (PBN Av. Congreso) hasta la progresiva 28+007 (Extremo Sur de las plataformas 1 a 4 de la estación terminal Tigre), siendo competencia de la Provincia de Buenos Aires el tramo correspondiente a la Av. General Paz a Estación Terminal Tigre.

El proyecto contempla principalmente la renovación total de la vía existente; respetando el trazado actual, con las necesarias rectificaciones para lograr una geometría apropiada a la velocidad de diseño de 120km/h y 22t por eje de carga máxima, y respetando los puntos fijos de la traza actual en puentes, pasos a nivel y enlaces con otras vías ferroviarias. Asimismo, el proyecto comprende la puesta a punto de desagües transversales y obras de arte, pasos a nivel, y la modernización de las instalaciones del sistema de señalización y eléctrico.

Este proyecto de Renovación Integral pretende mejorar las condiciones actuales de la infraestructura y las instalaciones del citado ramal, en su tramo desde el empalme Maldonado hasta la estación terminal de Tigre, posibilitando el incremento del transporte de pasajeros, optimizando su funcionamiento, y permitiendo la mejora de aspectos socio-ambientales relacionados a ellos.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

2.1 Ubicación de la obra

La obra en su totalidad comprende el tramo Empalme Maldonado (Km 4+656) a Av. Dorrego y desde Bajo Nivel Av. Congreso (Km 8+978) a Estación Tigre (28+007) abarcando los municipios de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre en la Provincia de Buenos Aires y las Comunas 14 y 13 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2.2 Descripción del proyecto

El sector de la traza objeto de evaluación del presente informe corresponde exclusivamente al tramo comprendido en la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, más específicamente desde el sector de vía en correspondencia con la Av. Gral. Paz y la Estación Terminal Tigre.

Características del Proyecto

Etapas de construcción

La ejecución de actividades vinculadas a las obras se divide en dos renglones que se desarrollarán contemporáneamente:

RENGLÓN I: MALDONADO – ACASSUSO:

- Maldonado (Km 4+656) hasta inicio Viaducto Mitre (Próximo a Av. Dorrego)
- Paso Bajo a Nivel Av. Congreso (Km 8+978) hasta Paso a Nivel (PaN) Perú (Km 18+407)

RENGLÓN II: ACASSUSO – TIGRE: Desde PaN Perú (Km 18+407) hasta estación Tigre (Km 28+007).

A su vez, las tareas se agrupan en tres grandes bloques, según se detallan a continuación:

- **Renovación de vías:** comprende la ejecución del relevamiento y el proyecto ejecutivo (diseño geométrico, estudios de suelo, capacidad portante, pasos a nivel, estudio hidráulico, obras de arte, reubicación de conductos, etc.), limpieza de la zona de vías, retiro de la infraestructura de vía existente (destape y desarme, traslado y clasificación en obrador), conformación y perfilado de la nueva subrasante, renovación de las vías principales y desvíos de estación Tigre, renovación de los aparatos de vía (A.D.V.) existentes y nuevos, renovación de los PaN vehiculares y peatonales indicados, mantenimiento de obras de arte, puesta a punto de drenajes, colocación de paragolpes combinados en extremo de vías.

- **Señalamiento:** incluye el montaje, provisión, conexionado, instalación, pruebas, ensayos y puesta en servicio de nuevas máquinas de cambio compatibles con los aparatos de vía a instalar. Asimismo, la obra comprende el desmontaje, desconexión, reconexión, montaje, pruebas y puesta en servicio de los sistemas de señalamiento existente que no se renovarán (circuitos de vía, balizas, componentes del sistema ATSD y ATS). El alcance de la obra comprende por tanto tareas de zanjeo, canalización, tendido, conexión y provisión de cables, desde cajas de distribución en vía hasta elementos de señalamiento y cierre de zanjas.

- **Obras de Electrificación:** comprende la desconexión y reconexión de la totalidad de los pilares de vía del tercer riel en toda la traza, tanto del tercer riel existente (acero) como del nuevo (acero-aluminio), reemplazando todo tramo de perfil deteriorado, suministrando nuevos, e instalando accesorios del sistema (aisladores, eclisas, bulones, ligas de conexión, tapas de tercer riel etc.) y elementos deteriorados como pilares de vía, cables, etc. Las tareas incluyen también el zanjeo superficial y cierre de los mismos una vez realizado el tendido, conexión y provisión de accesorios dentro de la zona operativa de vía.

A su vez, durante la etapa constructiva se ejecutarán las siguientes actividades:

- Instalación de obradores
- Limpieza de la zona de vía y retiro de residuos
- Desarme, retiro, clasificación, transporte y almacenamiento de la estructura de vías existente

- Conformación y perfilado de la nueva subrasante
- Renovación de la vía existente(compactación de suelo, volcado de balasto, colocación de los tramos prearmados sobre la cama de balasto, soldadura de rieles, levante y alineado de vías nuevas y existentes)
- Instalación de cables y canalizaciones
- Renovación y mejoramiento de pasos a nivel existentes
- Adecuación de desagües y Obras de Arte: mantenimiento de obras de arte, mejoramiento de alcantarillas de caños, sumideros y/o sifones, y renovación de obras de arte.
- Logística
- Utilización de Insumos y Equipos
- Desarme de Obradores y Restauración

Etapas de Operación:

La etapa de operación del proyecto conlleva el servicio de transporte de pasajeros actualmente activo, y de todas las acciones complementarias para su correcto y eficiente funcionamiento que se encuentran a cargo de la Sociedad Operadora Ferroviaria S.E. Se consideran también las tareas de mantenimiento general tales como el mantenimiento de las instalaciones del tendido ferroviario, mantenimiento de los PANs libres de especies verdes, de mediano y gran porte; y eliminación de malezas.

A fin de mantener activo el servicio ferroviario, las tareas constructivas se desarrollarán predominantemente sin interrupción del servicio, y con trabajos en ventanas horarias acotadas, en horario nocturno preferentemente, de modo de no afectar la circulación de trenes ni la dinámica de las estaciones.

Observaciones del evaluador:

Respecto de la duración prevista para la ejecución de la obra de renovación de vías, en el EsIA en el Capítulo 2 "Descripción del Proyecto", se establece que la misma será de 20 meses, mientras que en el Capítulo 4 "Identificación y Valoración de impactos ambientales" se establece que será de 30 meses; por lo que no queda claro la duración estimada de las obras proyectadas.

3. IMPACTOS

A continuación, se enumeran las acciones potencialmente impactantes sobre el medio natural y/o socioeconómico, según la etapa de la obra.

Etapas de construcción

- Adecuación del terreno de obrador.
- Instalación y funcionamiento de oficinas, obrador y planta de centro de acopio.
- Difusión y comunicación institucional y social.
- Contratación de personal según plan de obra.
- Limpieza de zona de vía.
- Desarme y retiro de la estructura de vía existente.
- Movimientos de suelos para conformación de la nueva subrasante.
- Renovación de vía existente.

- Instalación de cables y canalizaciones.
- Adecuación de desagües y obras de arte.
- Renovación y mejoramiento de PaN.
- Logística (circulación de equipos, maquinarias y camiones, interna y externamente al obrador y/o acopio).
- Provisión de insumos y alistamiento de equipos en obrador.
- Actividades relacionadas con el taller de obrador.
- Cierre de obras: desmovilización, limpieza y restauración ambiental y paisajística.

Etapa de Operación:

- Operación del servicio ferroviario con infraestructura renovada.
- Mantenimiento de la infraestructura en general.

Caracterización de impactos

Los impactos de carácter negativo se encuentran de forma predominante en la etapa de construcción, en donde se aplican modificaciones al medio físico, biótico y social en la zona de implantación e influencia. Estos impactos se los considera de calificación media a baja.

En cuanto a los impactos positivos, mayoritariamente se encuentran en la etapa de operación, estando relacionados con el mejoramiento en el servicio de transporte.

A continuación, se expone un resumen de los principales impactos detectados, basados los mismos en la matriz de calificación ambiental, la cual presenta la valoración cuantitativa de los impactos analizados.

Impactos negativos

En relación al *medio físico*, los principales impactos se encuentran asociados al recurso suelo, el cual podría resultar potencialmente afectado principalmente debido a las tareas relacionadas con la conformación de la nueva subrasante, la cual incluye el movimiento y nivelación del suelo, actividades que implican en muchos casos la remoción de la casi totalidad de un perfil de suelo, y la renovación de la vía existente (compactación). Las tareas de desmalezado constituyen otra actividad que podría afectar la calidad del suelo, debido a que la remoción de la cobertura vegetal expone al sustrato a la ocurrencia de procesos erosivos y de lavado.

En cuanto a los yacimientos vinculados al abastecimiento de insumos como combustibles y áridos, si bien se registra una valoración ambiental baja, la misma está próxima al límite de valoración media.

Respecto a la atmósfera, la generación de ruidos por las actividades constructivas y de logística, también impactarán, siendo las más relevantes las asociadas al movimiento de suelo, nivelación y compactación, volcado de balasto, colocación de tramos pre armados, levante y alineado de vías, movimiento de maquinaria, materiales (producido y adquiridos) e insumos. También existirá afectación de la calidad del aire por la generación de gases de combustión de vehículos, maquinarias y equipos, como también la emisión de material particulado por carga y vuelco de materiales.

En cuanto al *medio biótico*, las mayores afectaciones se dan en la etapa constructiva sobre la flora, debido al desmalezado de la zona de vías limpieza, y en menor medida debido a la utilización de durmientes de madera.

En referencia al *medio socio-económico*, el tránsito y transporte automotor local (pasajeros, carga y particular) podría verse afectado por las actividades de construcción (fundamentalmente la renovación de PaN) y movimientos de maquinaria y materiales externo al área del obrador, por el entorpecimiento del flujo/circulación normal de la zona de obras a partir de desvíos, vallados o restricciones en determinados sectores o circulación de

vehículos pesados en calles relativamente pequeñas. La conectividad sería otro factor a resultar afectado por las tareas de renovación y mejoramientos de los pasos a nivel.

Las actividades potencialmente impactantes sobre la calidad de vida de la población local (viviendas y negocios) y sobre la salud y seguridad, están asociadas fundamentalmente a la renovación y mejoramiento de los PaN, y al movimiento de maquinaria y materiales en los frentes de obra. Este impacto se debe a la cercanía que presentan las zonas residenciales al área operativa y contempla las molestias a la población por ruidos, vibraciones, material particulado en suspensión y las alteraciones a la dinámica cotidiana que podrían generar las tareas constructivas.

Impactos positivos

En la etapa operativa, se observan impactos positivos asociados al mejoramiento en la conectividad entre las localidades que se encuentren en el tramo y sus zonas de influencia, consecuentemente todas aquellas actividades que demanden la utilización de este medio de transporte se verán potenciadas.

Otro de los impactos de carácter positivo de mayor relevancia se dará en el transporte de pasajeros, debido a que la renovación del servicio ferroviario (frecuencia, velocidad y optimización en el transporte), mejora en consecuencia las condiciones de seguridad en los viajes de la población, y a su vez, disminuye la presión sobre el transporte automotor. De esta manera, se reduce la probabilidad de ocurrencia de accidentes viales o pérdidas de tiempo en traslados. Se identifica además a la limpieza de desagües y cauces, a la renovación y adecuación de obras de arte, y al desmalezado y retiro de residuos, como actividades generadoras de impactos positivos.

La generación de empleo, tanto directo como indirecto, asociado al proyecto ferroviario es considerada como un efecto beneficioso que se extiende, tanto para la ejecución de la obra como para el mantenimiento de vías e instalaciones durante la etapa operativa, como así también para el desarrollo de las economías locales.

4. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

En el capítulo 5 del EsIA se proponen una serie de medidas de mitigación relacionadas con los distintos impactos ambientales negativos identificados en el capítulo 4 de Evaluación de Impactos.

Las acciones de prevención, control, atenuación, restauración y/o compensación se encuentran relacionadas con los siguientes componentes del medio ambiente, según la etapa del Proyecto.

Etapa constructiva:

Manejo del sistema Físico Natural

- Aire

- Calidad de aire
- Control de ruidos y vibraciones

- Yacimientos

- Protección y uso sostenible de los recursos

- Suelo

- Protección del factor suelo

- Agua

- Recursos Hídricos

- Flora y Fauna

- Protección del medio biótico

- Paisaje

- Protección y Conservación del Paisaje

Manejo del sistema socio-económico y cultural

- Población y territorio

- Protección de medidas socioeconómicas y calidad de vida

- Seguridad y salud de los operarios y de la población

- Protección de la salud y seguridad de operarios y población

- Viviendas

- Protección de las viviendas

- Patrimonio histórico cultural

- Protección de patrimonio cultural y hallazgos

- Tránsito y transporte

- Accesibilidad, circulación y transporte

Cierre de la etapa constructiva

- Desarme de obradores y restauración

Etapa de operación

Manejo del sistema socio-económico

- Transporte y tránsito

- Tránsito y Transporte durante la operación

- Calidad de vida

- Calidad de vida de usuarios y pasajeros

5. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

En capítulo 6 del EsIA se presenta el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS), el cual establece los objetivos, estrategias, criterios y procedimientos necesarios para asegurar la sustentabilidad del Proyecto, la protección y seguridad ambiental de las poblaciones involucradas y del ambiente intervenido, durante la etapa de construcción y operación de la obra.

Dicho Plan consta de los siguientes programa y subprogramas:

- Programa de Manejo del Sistema Físico Natural

- Subprograma de Manejo de la Calidad del Aire

- Subprograma de Manejo de Ruidos y Vibraciones

- Subprograma de Manejo de Suelos

- Subprograma de Manejo de Recursos Hídricos y Drenaje

- Subprograma de Manejo de la Fauna y la Vegetación
- Programa de Gestión de Material Producido de Obra
- Programa de Instalación del Obrador y Acopios
- Programa Manejo de Combustibles y Sustancias Peligrosas
- Subprograma de Manejo de Pesticidas
- Programa de Gestión de Residuos
- Programa de Manejo de Sitios Potencialmente Contaminados
- Programa de Contingencias Ambientales
- Subprograma prevención y respuesta ante derrames
- Subprograma prevención y respuesta ante incendios
- Subprograma Respuesta ante lluvias e inundaciones
- Subprograma Suspensión temporal de la obra por periodos prolongados
- Programa de Capacitaciones
- Programa de Vigilancia Ambiental
- Programa de Manejo de las Actividades Socioeconómicas y Culturales
- Programa de Protección de la Salud y Seguridad de la Comunidad
- Subprograma de Diseño y Seguridad de Infraestructura y Equipos
- Subprograma de Manejo y Seguridad de Materiales Peligrosos
- Subprograma de Personal de Seguridad
- Subprograma de Seguridad del Servicio Ferroviario de Pasajeros
- Subprograma de Tráfico y Seguridad Vial
- Subprograma de Exposición de la Comunidad a Enfermedades
- Subprograma de Integración de la Perspectiva de Género
- Programa de Trabajo y Condiciones Laborales
- Programa Código de Conducta
- Programa de Protección de Viviendas y Construcciones Adyacentes
- Programa de Comunicación, Información y Atención Ciudadana
- Programa de Protección del Patrimonio Histórico Cultural
- Programa de Acción para el Cierre de Obra

Se comparten las medidas de mitigación y los lineamientos mínimos de los Programas indicados en el EsIA para ser aplicados en la gestión ambiental del proyecto.

6. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

1. Se deberá confeccionar e implementar el **Plan de Gestión Ambiental y Social** específico para cada

etapa del proyecto, que contemple las recomendaciones establecidas en el EsIA, y demás requerimientos y observaciones aquí desarrollados. Deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes, debidamente inscriptos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Organismo. El Plan de Manejo Ambiental y todos los Programas y Subprogramas que éste contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.

2. El **Programa de Vigilancia Ambiental**, contenido en el PGAYs deberá incluir el **Plan de Monitoreo y Control** específico y detallado, que contemple 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 del proyecto. Para cada uno de ellos se definirán parámetros a monitorear, frecuencia de las mediciones, y las técnicas a ser aplicadas tanto para el muestreo como para los análisis. Deberá incluir los sitios de muestreo seleccionados, en número representativo de la escala del proyecto, considerando su ubicación estratégica respecto de dichos factores. En particular contemplar sitios tales como la Planta de elaboración de materiales, de Hormigón, Obradores, frentes de obra, cuadros de estación, viviendas, edificaciones e instituciones educativas y sanitarias próximas a la zona de vía.

3. **Comunicar** con debida antelación a los correspondientes **municipios** sobre las intervenciones y obras a realizar. Debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que la autoridad municipal determine.

4. Contar, previo al inicio de las obras con la **aptitud hidráulica** del proyecto, de acuerdo a la Resolución N° N°2222/19 y complementarias, y con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la **Autoridad del Agua (A.D.A)**.

5. Contar con un **Programa de Ordenamiento Vial** aprobado por la inspección de obra y consensuado con los municipios involucrados. Coordinar alternativas, desvíos y modificaciones de tránsito, contemplando las actividades vinculadas al proyecto (recorrido de camiones, maquinaria pesada, trabajos en pasos a nivel, etc.), y la duración de éste, que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de la vida cotidiana: reducción, obstrucción y desvío de calzadas y de calles de acceso directo a lugares particularmente sensibles como hospitales, establecimientos educativos, etc. Se deberá contemplar la señalización correspondiente para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente.

6. Contar con las autorizaciones municipales correspondientes para la instalación de **obradores, centros de acopio, plantas de elaboración y procesamiento de materiales, y demás estructuras temporales** afectadas a la obra. Contar con una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis. Contar con las autorizaciones otorgadas por la Autoridad del Agua (A.D.A) según Resolución N°2222/19.

7. En caso de adquirir **mezcla asfáltica y/o hormigón** a terceros, se deberá contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas proveedoras de dichos materiales elaborados.

8. Implementar una adecuada **gestión de residuos**, caracterizar los mismos estableciendo su correcto almacenamiento transitorio, transporte, tratamiento y disposición final 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, y su modificatorio Decreto 650/11 para el caso de residuos de características especiales.

9. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los municipios de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre, vinculado la gestión a implementar con los **materiales de desarme, escombros, restos de demolición y sobrantes** de la actividad, y producto de las tareas extractivas de poda, desmalezado y limpieza de la zona de vías, taludes, canales y secciones de escurrimiento de obras de arte, en función de sus características, y la elección de los sitios escogidos para su disposición final, cumplimentando la legislación vigente, identificando aquellos para ser reutilizados y los de descarte, debiendo contar en obrador con las autorizaciones pertinentes. En caso de definir la disposición en

canteras, certificar que cumplan con la Resolución N°353/10 de este Organismo. 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, debiéndose 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 por ADIFSE, siendo la contratista la responsable del correcto manejo y traslado. ADIFSE, será responsable del destino final de los mismos, elección de los sitios y adecuado almacenamiento.

10. Incluir en un Programa específico, el procedimiento y las medidas adecuadas para el traslado y descarga final fuera de la zona de obra, de todo **suelo sobrante y balasto** que no se reutilice como material de relleno o terraplenado. La contratista propondrá los espacios para la descarga final, debiendo contar siempre con la aprobación de la Inspección de obra, con los permisos de los propietarios y autorizaciones municipales, provinciales y/o nacionales que correspondan. En caso de definir la disposición en canteras certificar que cumplan con la Resolución N°353/10 de este Organismo. 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 medio ambiente. Del mismo modo se procederá en caso de reutilizar el suelo excavado para relleno.

11. Las canteras de extracción de material pétreo y otros inertes necesarios para las obras deberán contar con la debida inscripción como productores mineros -Ley N° 24.585 Decreto Reglamentario 968/97 - en la Dirección Provincial de Minería del Ministerio de Producción. Del mismo modo, en el caso de la utilización de suelo seleccionado, se deberán indicar los sitios de extracción, debiendo ajustarse los mismos a lo dispuesto en la mencionada ley y su decreto reglamentario.

12. Deberán adjuntarse los protocolos y las conclusiones correspondientes a la **caracterización del suelo** en zona de obrador, realizada en forma previa a la radicación del mismo, y en zona de vías, principalmente en los cuadros de estación. Indicar el Plan a implementar en caso de verificarse muestras que revistan carácter de especiales, en el marco de lo exigido por la normativa provincial ambiental vigente.

13. Finalizada la etapa constructiva, los caminos y calles utilizados en los itinerarios logísticos para la circulación de maquinaria pesada y otras actividades anexas, deberán acondicionarse y readecuarse al estado originalmente encontrado previo a la ejecución de las obras. Del mismo modo deberá restaurarse y recomponerse cualquier equipamiento que haya sufrido deterioro producto de las actividades constructivas.

14. Previo al inicio de las obras, en el tramo que atraviesa la Quinta Presidencial de Olivos, se deberá contar con el **permiso especial** de la autoridad competente.

15. El **Programa de Protección de Viviendas y Construcciones Adyacentes** contemplado en el PGAYs deberá incluir las acciones de control, mitigación y corrección, asociadas a vibraciones inducidas por las actividades de obra sobre las construcciones cercanas, linderas o adyacentes, cuya amplitud y/o frecuencia pudieran generarles daños estéticos y/o estructurales. Considerar particularmente los edificios correspondientes a las estaciones ferroviarias y todo equipamiento de valor patrimonial, que pudiera verse afectado por las tareas constructivas. El PGAYs deberá incluir los procedimientos de monitoreo respectivos.

16. 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.

17. Comunicar a este Organismo de Estado y a los municipios de Vicente López, San Isidro, San

Fernando y Tigre, según corresponda, sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.

18. 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.

Observaciones

Sin perjuicio de atender las medidas mitigatorias indicadas en el capítulo 5 del EsIA, lo establecido en el PGAYs y los condicionamientos requeridos del presente informe, se deberán seguir y respetar, durante las etapas constructiva y operativa del proyecto, las siguientes indicaciones particulares enunciadas a continuación:

Yacimientos

En lo que respecta a la Medida de Mitigación“ Protección y uso sostenible de los recursos” del Capítulo 4 del EsIA, se sugiere que además de las medidas desarrolladas en dicho ítem, se considere en la selección de canteras para la provisión de los insumos de obra (balasto y áridos en general) aquellas radicadas en la Provincia de Bs As, más próximas al proyecto, para así disminuir el uso de combustibles fósiles durante el transporte, disminuir la emisión de GEIs y fomentar las cadenas cortas de comercialización.

Viviendas/Escuelas/Comercios/Edificios de valor patrimonial

En el Capítulo 3 de Caracterización del Ambiente del EsIA, en lo que respecta al uso de suelo, se observa que existen varios sectores y en una gran extensión de la traza, una considerable densidad de construcciones frentistas, tales como viviendas y torres edilicias, donde se destaca la cercanía de las construcciones a la zona operativa de vías. Por otro lado, se aprecia también que los sitios propuestos como posibles lugares de emplazamiento de obrador y centros de acopio se encuentran adyacentes a la traza, en predios que, si bien presentan un uso ferroviario, el entorno posee características de urbanidad de alta densidad.

Por otra parte, el cuerpo de evaluadores del OPDS ha identificado por medio de herramientas de SIG la existencia de otras instituciones, aparte de los mencionados en el EsIA, que pueden verse afectados por la obra y que deberán ser consideradas como factores sensibles.

En base a lo expuesto se concluye que, independientemente de lo estipulado en cada Subprograma del PGAYs, las tareas constructivas deberán desarrollarse debiendo:

- Controlar la generación de vibraciones de amplitud y/o frecuencia que pudieran generar daños en las construcciones.
- Reducir el ruido al mínimo indispensable y trabajar en horarios en que no se perturbe la vida cotidiana de los pobladores.
- Abordar de manera particularizada a las instituciones involucradas y realizar el aviso de obra con anticipación. Así mismo, resultará sustancial el cumplimiento del Código de Conducta de ADIF para terceras partes.

Particularmente respecto al análisis del factor ruido, se ha considerado en el Capítulo 4 de Identificación y Valoración de Impactos Ambientales que las actividades constructivas generarán impactos negativos de calificación baja. Sin embargo, considerando lo anteriormente expuesto respecto de las características de alta densidad demográfica por donde discurre la traza, se concluye que se hace necesario realizar una modelización del nivel de ruidos, sobre las construcciones más cercanas a los frentes de obra y obradores, previo al inicio de la etapa constructiva, de manera tal de verificar que en la estimación, la emisión sonora resultado de los estudios, se mantenga por debajo de los límites máximos admisibles según la normativa vigente. De verificarse en la modelización el incumplimiento de dichos límites, será necesaria la reestructuración del cronograma de tareas, de modo tal de cumplir con los valores máximos normativos permitidos.

Respecto de las construcciones emplazadas en la zona operativa de vías tales como galpones y casas ferroviarias usadas como viviendas, espacios culturales o construcciones particulares, muchas de las cuales se encuentran a menos de 4m del eje de vía más próximo, si bien en el EsIA se asevera que “*todas las construcciones relevadas dentro del terreno ferroviario se encuentran a una distancia mínima de la vía que permite la realización de la obra sin necesidad de realizar reasentamientos, demoliciones o relocalizaciones*”, y que “*las construcciones relevadas no representan obstrucciones significativas a la visibilidad que requieran intervenciones*”, las mismas deberán tener un tratamiento especial, dentro de la planificación del proyecto, considerando a estos sectores como áreas particularmente sensibles respecto de la seguridad de las construcciones, sus residentes, operarios y de las formaciones y sus tripulantes, tanto durante la etapa constructiva como operativa, siendo responsable ADIFSE de cualquier contingencia ocurrida, según se establece en el ítem “Consideraciones” del presente informe.

Particularmente, en el Partido de san Isidro, en la intersección de la vía con la calle Repetto, se encuentra una vivienda en la zona de vías que obstruye parcialmente un drenaje y alcantarilla, situación que deberá contemplarse y resolverse, en el proyecto ejecutivo al momento de diseñar los drenajes de vía.

Pasos a Nivel

Si bien la mayoría de los PaN pueden considerarse de importancia por el alto tránsito vehicular del sector, particularmente el PaN de Zufriategui, a ser renovado, deberá considerarse como un área sensible debido a las importantes arterias que confluyen a la zona de influencia de dicho paso.

Consideraciones:

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIFSE), Ministerio de Transporte.
- El presente informe se suscribe sólo a la renovación de infraestructura de vías del tramo correspondiente a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires: desde el sector de vía en correspondencia con la Av. Gral. Paz a la estación Tigre. Se excluye de la presente evaluación el tramo correspondiente a Empalme Maldonado (KM 4+656) a Av. Dorrego y desde Bajo Nivel Av. Congreso (KM 8+978) hasta Av. General Paz, cuya autoridad de aplicación corresponde a la jurisdicción de CABA.
- Tanto el Plan de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; podrán ser modificadas por este Organismo de Estado.
- ADIFSE será responsable de que la Contratista efectúe la capacitación y cumpla estrictamente con los Planes de Contingencia y de Gestión Ambiental en la etapa constructiva y de abandono del proyecto, mientras que SOFSE asumirá la responsabilidad en las etapas de operación y mantenimiento del mismo.
- Previo al inicio de la etapa operativa, la Concesionaria del servicio ferroviario deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona de vía, a fin de evitar situaciones de riesgo en las áreas urbanizadas.
- ADIFSE 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 ADIFSE, y ésta última 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 establece 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.

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: 2021.09.23 12:09:13 -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: 2021.09.23 12:09:14 -03'00'