



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

Anexo

Número:

Referencia: Anexo I - Ex- 2021-09846260-GDEBA-DVMIYSPGP

ANEXO I

I. OBJETIVO DE LA OBRA

El objetivo principal del proyecto es la intervención de la RP N°6, a fin de elevar su estándar de prestación, en lo que respecta a las condiciones de seguridad y servicio, a niveles satisfactorios para los usuarios y el transporte en general, considerando para ello llevar adelante resoluciones definitivas tanto en las calzadas como en puntos y tramos conflictivos con concentración de accidentes. En este sentido sobre la traza existente se proponen obras en diferentes etapas a saber:

Etapa 1: obras de repavimentación en tramos con mayor deterioro, rehabilitación de las calzadas que se encuentran en mejor estado, puesta en valor de puentes, de la iluminación y señalización horizontal, vertical y aérea.

Etapa 2: construcción de distribuidores.

Etapa 3: construcción de la variante Campana, la cual evita la circulación del tránsito pasante por la zona urbana, lo que se traduce en múltiples beneficios especialmente en lo que respecta a la seguridad del tránsito y reducción de accidentes, como así también en la reducción de tiempos de viaje y economía del transporte.

Se destaca que el EslAS y su PGAS (Anexo VI) corresponde sólo a la Etapa 1 de intervención.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Ubicación de la obra

La RP N° 6 se desarrolla íntegramente dentro de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), iniciándose en la intersección con la RP N° 215 (Prog. 30+500), que la comunica con la ciudad de La

Plata y su conurbano hacia el Noreste, y con la ciudad de Brandsen hacia el Sudoeste, y finalizando en el acceso a la ciudad de Zárate, en la intersección con la RN N°12 (Prog. 208+800), contando con una longitud total de 178,3km. Dicha extensión se desarrolla formando un anillo de circunvalación, en los partidos de La Plata, Brandsen, San Vicente, Cañuelas, Gral. Las Heras, Marcos Paz, Gral. Rodríguez, Luján, Pilar, Exaltación de la Cruz, Campana y Zárate.

La **Etapa 1** del presente Proyecto será llevada a cabo en 140,675km de longitud, divididos en 5 Tramos o Lotes, los cuales comprenden cada uno, tipologías diferentes de obras. Éstos están localizados en 11 de los 12 partidos anteriormente mencionados (quedando fuera del proyecto el partido de Luján en esta etapa), a saber:

- **Lote 1:** km 30,500 (RP N°215) - km 93,300 (AU Ezeiza-Cañuelas) con un total de 62,800 km.
- **Lote 2:** km 93,300 (AU Ezeiza-Cañuelas) - km 116,265 (RP N°40), con un total de 22,965 km.
- **Lote 3:** km 116,265 (RP N°40)- km 136,675 (RP N°24) con un total de 20,410km.
- **Lote 4:** km 174,250 (RN N°8) - km 197,050 (Rotonda Acceso Campana) con un total de 22,800 km.
- **Lote 5:** km 197,050 (Rotonda Acceso Campana) - km 208,750 (RN N°12) con un total de 11,700km.

Características generales de las obras

Tramo 1

Se realizarán las siguientes tareas:

- Bacheo de losas
- Bacheo en banquetas
- Mantenimiento de préstamos
- Mantenimientos en puentes
- Reemplazo de la carpeta de compresión de los puentes existentes que presentan fallas.
- Rectificación en rotondas
- Señalamiento
- Mantenimiento de luminarias

Tramo 2 y 3

La obra se dividió en secciones con distintos tipos de calzadas, asfáltica y de hormigón, en las cuales se plantea realizar obras de refuerzo con sus correspondientes bacheos. En los sectores con refuerzo sobre hormigón, se propone el uso de una geogrilla, previa ejecución del bacheo de losas, la limpieza y el tomado de juntas.

Tramo 4

Se realizarán obras de refuerzo con sus correspondientes bacheos. Se propone el uso de una geogrilla, previa ejecución del bacheo de losas, la limpieza y el tomado de juntas.

Tramo 5

Se realizarán las siguientes obras de mantenimiento rutinario:

- Bacheo de losas
- Bacheo en banquetas
- Mantenimiento de préstamos
- Mantenimientos en puentes
- Reemplazo de la carpeta de compresión de los puentes existentes que presentan fallas.
- Rectificación en rotondas
- Señalamiento

- Mantenimiento de luminarias

Características específicas de las obras

Tramo 1

La sección transversal tipo de ambas calzadas de hormigón existente, es de 7,50m de ancho, cuenta con banquina interna en 0,50 m de ancho y externa pavimentada de 2,50m de ancho en carpeta asfáltica y 0,50m sin pavimentar (tierra). Se prevé la reconstrucción de losas en ambas calzadas (incluida la banquina interna) y el bacheo de banquetas externas manteniendo las características geométricas del perfil transversal. Los mismos trabajos de reconstrucción de losas y bacheo de banquetas se han considerado en las intersecciones, retornos y aperturas del separador existente.

Los trabajos se ejecutarán en ambas calzadas y banquetas entre Prog. 30+600 y Prog.75+100 y de Prog. 91+050 a Prog. 91+550, mientras que entre Prog. 75+100 y Prog.91+050 sólo se ejecutarán en la calzada ascendente y sus correspondientes banquetas.

Tramo 2 y 3

La sección transversal tipo de las calzadas existentes, es de 7,50m de ancho con banquetas internas en asfalto de 0,50m y 0,50m de tierra, y banquetas externas pavimentadas de 2,50m de ancho, en carpeta asfáltica con barras desalentadoras de tránsito y 0,50m sin pavimentar (tierra). Se prevé la reconstrucción de losas y bacheo de pavimento asfáltico, mientras que para las banquetas internas y externas se prevé la reconstrucción total, manteniendo las características geométricas de todo el tramo.

Para las banquetas de tierra se ha previsto la reconformación de las mismas con provisión de suelo y talud 1:3 hasta su encuentro con el talud existente.

En el **Tramo 2** (partidos de Cañuelas, Gral. Las Heras y Marcos Paz), los trabajos de rehabilitación y refuerzo se ejecutarán sobre ambas calzadas -incluyendo intersecciones, retornos y aperturas del separador central-, desde la Prog. 93+300, coincidente con el acceso a estación de servicio existente sobre rama descendente, a unos 130m pasando la rotonda de la RN N°3; finalizando en la Prog. 116+265, en coincidencia con el final del pavimento asfáltico existente en la rama descendente, antes de la intersección rotacional con la RP N°200.

En la intersección rotacional con la RN N°3, entre Prog. 93+300 y 94+300, se han previsto sólo trabajos de reconstrucción de losas, sellado de juntas y bacheo de banquetas, sin considerar obras de refuerzo, dado que la construcción del distribuidor a distinto nivel corresponde a la Etapa 2 de intervención.

En el **Tramo 3** (partidos de Gral. Las Heras, Marcos Paz y Gral. Rodríguez) los trabajos de rehabilitación y refuerzo se ejecutarán en ambas calzadas y banquetas -incluyendo retornos y aperturas del separador central-, desde la Prog. 116+265, unos 800m antes del puente sobre el FFCC Gral. Sarmiento; finalizando en la Prog. 135+875 en coincidencia con el final del pavimento asfáltico existente en la rama ascendente, a unos 350 m antes de la intersección rotacional con la RP N°24.

En la intersección rotacional con la RP N°24 entre Prog. 135+875 y 136+675, se han previsto sólo trabajos de reconstrucción de losas, sellado de juntas y bacheo de banquetas, sin considerar obras de refuerzo.

Rehabilitación de terraplenes de acceso:

Sobre el Terraplén de acceso al Alto Nivel sobre FFCC Gral. Belgrano, mano ascendente de la RP N°6 en cercanías de la localidad de Villars, con un total de 700m de desarrollo, se realizarán las siguientes intervenciones:

- Contención y protección de zonas que presenten fallas del faldón de terraplén, traslado de material y reemplazo de suelo para reconformación del mismo. Retiro de las defensas tipo Flex Beam que presenten fallas y/o desplazamientos.

- Reconstrucción del Talud de Terraplén donde presenta fallas. Para lo cual se utilizará suelo seleccionado.
- En la banquina asfáltica existente en el coronamiento, se materializará un cordón cuneta de pequeñas dimensiones, de hormigón simple, en una longitud de 1400m lineales, para la conducción del agua superficial hasta canaletas escalera, colocadas cada 50m, y al final y comienzo de los terraplenes. Deberán preverse además canalizaciones al pie de Talud.
- Aplicación de una cubierta vegetal que cubra los taludes en todo el desarrollo del terraplén, (superficie de 7200 m²).
- Restitución de las defensas tipo *flex-beam*, en todo el desarrollo del terraplén intervenido.

Cierre de separador existente y apertura de nuevo separador:

Se efectuará el cierre del separador ubicado en coincidencia con el final del tramo y comienzo del pavimento asfáltico existente, en progresiva 136+675, y posterior ejecución de un nuevo separador central ubicado a 600m de éste, en Prog. 137+275, pasando la Escuela Agrotécnica unos 200m. Se ha previsto la demolición del separador existente y posterior rectificación y perfilado de la zanja de desagüe del cantero central, respetando las condiciones geométricas y pendientes de la zanja actual. Para la construcción de nuevo separador central se deberá respetar la geometría de los separadores existentes. Previo a la construcción de la apertura del separador central, se deberán realizar tareas de demolición de las banquetas internas de asfalto existentes y posterior excavación de caja, para luego ejecutar la estructura.

Asimismo, se prevé la construcción de una alcantarilla de caño de hormigón armado, a fin de dar continuidad al escurrimiento de la zanja central. Se colocará baranda para defensa vehiculares ambos lados de la apertura, en coincidencia con las cabeceras de alcantarilla.

Tramo 4

La sección transversal tipo de ambas calzadas de hormigón existentes, es actualmente de 7,50m de ancho con banquetas externas pavimentadas de 2,50m de ancho de carpeta asfáltica y 0,50m sin pavimentar, y banquetas internas de tierra en 0,50 m de ancho.

Los trabajos abarcan el tramo comprendido entre la RN N°8 y el "tridente" rotacional de acceso a la localidad de Campana, en coincidencia con la Av. Coronel Larrabure, en los partidos Campana, Exaltación de la Cruz y Pilar. Los mismos comprenden la reconstrucción y sellado de juntas en losas de ambas calzadas y posteriormente obras de refuerzo, como así también la reconstrucción de banquetas externas pavimentadas. Además, se ha considerado la reconfiguración de ambas banquetas (interna y externa) de tierra, manteniendo las características geométricas de la sección transversal actual.

Se incluyen los mismos trabajos de rehabilitación y refuerzo, en retornos y aperturas del separador. Se contempla además el reemplazo y la colocación de barandas de protección vehicular faltantes.

Rehabilitación de terraplenes de acceso:

Sobre el terraplén de acceso al Alto Nivel sobre FFCC Gral. San Martín (Latitud 34°28 '50.46" S / Longitud 59° 3' 40.83" O), a la altura de la localidad de Open Door, se realizarán tareas de reconstitución en la sección más comprometida (aprox. los primeros 50m, desde el borde del estribo del puente), además de tareas de remediación en la continuidad del terraplén. Las intervenciones consistirán en:

- Contención y protección de zona de banquina a lo largo de 50m lineales aledaños al alto Nivel, mediante tablestacado metálico. Retiro de las defensas tipo *flex beam* que presenten fallas.
- Reconstrucción del talud de terraplén, para lo cual se utilizará suelo seleccionado.
- Materialización de banquina con cordón de hormigón, de un ancho medio variable de 1,50m y extensión longitudinal de 50m, entre borde de banquina asfáltica existente y borde de coronamiento, colocando al inicio y final de dicha banquina, canaletas escalera para el

escurrimiento superficial.

- Sellado de fisuras en coronamiento del talud, en una longitud de 200m.
- Restitución del resto del terraplén, en las secciones que presenten desplazamientos.
- En la banquina asfáltica existente en el coronamiento, se materializará un cordón cuneta, en una longitud de 300m lineales, para la conducción del agua superficial hasta canaletas escalera. Deberán preverse además canalizaciones al pie de Talud.
- Aplicación de una cubierta vegetal que cubra los taludes en todo el desarrollo del terraplén, (superficie de 3600 m²).
- Restitución de las defensas tipo *flex-beam*, en todo el desarrollo del terraplén intervenido, retiro de sobrantes y limpieza.

Tramo 5

Entre las progresivas 197+050 y 200+500 (calle Uruguay), la sección transversal tipo de ambas calzadas de hormigón existentes es actualmente de 7,50m de ancho, con banquetas externas pavimentadas de 2,50m de ancho en carpeta asfáltica (con barras desalentadoras de tránsito) y 0,50m sin pavimentar, y banquetas internas de tierra en 0,50m de ancho. Entre las progresivas 200+500 y 208+750, la sección transversal tipo de ambas calzadas es de 7,50m de ancho, con cordón integral del lado interno, y banquetas externas pavimentadas de 2,50m de ancho en carpeta asfáltica, con barras desalentadoras de tránsito, y 0,50 m sin pavimentar (tierra).

En este tramo, desarrollado desde Prog. 197+050 -coincidente con el anillo rotacional del acceso a Campana, en la Av. Cnel. Larrabure- y la Prog. 208+750- comienzo de la intersección rotacional con la RN N°12- en los partidos de Campana y Zárate, se ejecutarán trabajos de reconstrucción de losas y bacheo de pavimento asfáltico en ambas calzadas y en banquetas externas, manteniendo las características geométricas de toda la sección. Para las banquetas de tierra se ha previsto la reconfiguración de las mismas con provisión de suelo y talud 1:3 hasta su encuentro con el talud existente. Se prevén los mismos trabajos en los retornos existentes en la totalidad del tramo y en la intersección rotacional del acceso a Campana ("Tridente").

Se han considerado todos los trabajos para la readecuación de la rasante en la calzada norte del bajo nivel ubicado en el puente de Prog. 4+650, en coincidencia con el cruce de las calles Sívori y Balcarce, en la localidad de Campana.

Intervenciones socio-ambientales específicas

PARQUE LINEAL: Área susceptible de recomposición y mejora socio ambiental de aproximadamente 520m de longitud y aproximadamente 1,5ha, en las adyacencias de la RP N°6, Prog. 200+000, frente al amanzanamiento limitado por las calles San Lorenzo y Gral. Villegas, del partido de Campana.

Tareas a efectuar:

- Colocación de baranda *flex beam* entre paso peatonal elevado y calle San Lorenzo, sentido ascendente.
- Adecuación y limpieza de conducciones pluviales en zona de camino entre calles Gral. Roca y San Lorenzo.
- Ejecución de vereda peatonal longitudinal entre calles Gral. Villegas y San Lorenzo.
- Vinculación de vereda peatonal longitudinal con refugio peatonal y paso elevado.
- Forestación paisajística del área comprendida entre RP N°6, Gral. Las Heras, Gral. Villegas y Gral. Savio y puesta en valor arbóreo del sector entre calles Gral. Savio y San Lorenzo.
- Instalación de mobiliario urbano de hormigón.
- Erradicación de pequeños basurales y colocación de cartelería invitando a mantener el área limpia.
- Convenio con la Municipalidad de Campana para el mantenimiento y recolección de residuos en el parque lineal.
- Proyecto y obra de iluminación antivandálica.

COLECTORA DERECHA Prog. 201+500: Frente comercial susceptible a implementar mejoras a nivel socio ambiental y de seguridad al tránsito, de aproximadamente 100m de longitud, en el sector urbano de Campana, del lado derecho a la altura de progresiva 201+500, entre calles S. Bertollini y Calle F. Iriart.

Se propone la construcción de una calle colectoras adyacente a la calzada derecha, y separada de ésta mediante banquina de 2m mínimo, y separador de 1m con incorporación de baranda flexible. Se analizará la posibilidad de incorporar espacio de detención paralelo a la colectoras y frente comercial. Asimismo, se implementarán medidas de regulación de los anexos (aleros) existentes situados en zona de camino, disponiendo vereda unificada de 3m de ancho y alumbrado público urbano.

COLECTORA DERECHA Prog. 206+500 y 207+400: Frente mayormente residencial (Barrio Bosch y Barrio Las Violetas) perteneciente al partido de Zárate.

El frente a intervenir se ubica del lado derecho y posee aproximadamente 900m de longitud, el cual posee colectoras pavimentadas frentistas en aproximadamente 450m iniciales (Sector 1) de acceso a los barrios y se vincula con el paso bajo nivel de Prog. 206+830. Los restantes 450m (Sector 2) inician con una intersección en calle Wolf Schcolnick y vinculación con rama de ingreso a calzada principal derecha de RP N°6; posteriormente, en 150m de longitud se encuentra el frente del Barrio Las Violetas, el cual posee construcciones situadas en zona de camino. Por último discurren unos 200m de zona de camino de característica rural, hasta el predio industrial de la Planta Zárate Roundup.

En el Sector 1 se requiere normalizar las condiciones de escurrimiento superficial hidráulico en calzada de colectoras y en sector entre calzada principal y colectoras, hasta empalmar con la alcantarilla bajo calzada y cuneta de desagüe que atraviesa la rotonda de Pr. 206+500; y mejorar la zona de empalme vial entre esta última y calle colectoras.

En el Sector 2 se requiere dar continuidad a la calle colectoras frentista mediante ejecución de calzada de hormigón de 7 m de ancho, para lo cual es necesario evitar interferir con torre de alta tensión eléctrica, situada en zona de intersección con calle Schcolnik.

Asimismo, a fin de mejorar las condiciones de accesibilidad barrial se prevé el mejoramiento superficial de calle Wolf Schcolnick en 450m de longitud y 6m de ancho.

Obras de arte

Se realizarán tareas de mantenimiento rutinario y puesta en valor de 14, 8, 6, 9 y 16 puentes existentes, en los Tramos 1, 2, 3, 4 y 5, respectivamente. Dichas tareas consistirán en la demolición/fresado de la carpeta de rodamiento, reemplazo por carpeta de concreto asfáltico (tablero y en losa de acceso), colocación o prolongación de desagües, limpieza de desagües, limpieza de calzada, reemplazo o reconstrucción de juntas existentes, reemplazo de defensas vehiculares existentes en puente y losa de acceso por defensas de H°A°, junto con la colocación de transiciones metálicas entre las defensas rígidas y las *flex beam* del camino.

Adicionalmente, y para el caso específico del puente que pasa por sobre el FFCC Gral. Roca, mano descendente (Prog. 51+500), correspondiente al Tramo 1, se realizará la rehabilitación de su tablero, mientras que en el caso de los puentes sobre el FFCC Gral. Belgrano (Prog. 121+900), correspondiente al Tramo 3, y los puentes sobre el FFCC Gral. Martín y Colectoras, (Prog. 163+900), correspondiente al Tramo 4, se realizará la reconfiguración de sus terraplenes de acceso en los sectores afectados.

Para el caso del puente sobre calle sin nombre mano descendente, (Prog.201+750), correspondiente al Tramo 5, la rehabilitación consistirá en la demolición y reconstrucción de los tramos de tipología losa, y el reemplazo de 2 vigas pretensadas del tramo de tipología viga, lado Zárate. Asimismo, se realizará el cambio de rasante de la calle que corre bajo el mismo, con el agregado de una baranda peatonal de protección por la vereda que mantiene su cota original. Por otro lado, en el puente sobre Avda. Mitre mano descendente, (Prog. 202+850), también en el Tramo 5, además de las tareas de mantenimiento rutinario, se realizará la reparación del sector de juntas.

Complementariamente se realizarán tareas de reparación y conservación en la totalidad de las alcantarillas transversales, y la desobstrucción y limpieza de las alcantarillas laterales (de acceso a calles y propiedades), como así también de los préstamos entre dichas alcantarillas.

Señalamiento

En todos los tramos que conforman el proyecto, se ha proyectado el correspondiente señalamiento horizontal y vertical.

Obras varias

En todos los Tramos se ha previsto el retiro de barandas de protección vehicular y posterior reemplazo de las mismas, colocación de barandas faltantes, incluyendo el separador central, en los cruces vehiculares de calzadas no autorizadas.

Por otro lado, se destaca que sólo en el Tramo 5, en relación a las tareas de readecuación de rasante en bajo nivel de calles Sívori y Balcarce, se ha previsto la demolición y reconstrucción de la vereda, la limpieza y desobstrucción de desagües y el reemplazo del sumidero existente por un sumidero para calle pavimentada en una nueva posición.

Asimismo, se procederá a la reconstrucción y relleno del separador central.

Reasentamiento involuntario

En el Anexo IV del EsIA se presenta el Plan de Reasentamiento Involuntario, donde se establece que conforme al relevamiento efectuado por la DVBA, se requerirá la reubicación de viviendas y actividades económicas informales que actualmente se encuentran en la zona de camino. Se identificaron un total de 38 situaciones, correspondiendo 3 a vivienda y comercio, 11 a viviendas, 22 a comercios, y 2 a comercios con la vivienda asociada fuera de la zona de camino. Respecto de los tramos en los cuales se encuentran asentadas del total corresponden 4, 5, 8, y 21 en los tramos 1, 3, 4 y 5, respectivamente.

Observaciones del cuerpo evaluador:

En el desarrollo del EsIA se hace referencia, en varias oportunidades, a distintas construcciones asociadas a los diferentes usos informales en la zona de camino que deberán ser desplazadas. Al respecto, se observaron discrepancias entre la información suministrada en el contenido del EsIA y lo presentado en su correspondiente Anexo IV. Se requiere rever la documentación, cotejando la misma con la verificación en campo, y realizar un relevamiento final actualizado a las nuevas condiciones de infraestructura social y comercial existentes en la zona de camino.

Período de ejecución de la obra

El plazo de ejecución se ha fijado en 365 días corridos contados a partir de la firma del Acta de Replanteo.

Usos del suelo

Los usos de suelos de las localidades del AID corresponden a zonas residenciales y comerciales, y/o zonas residenciales extraurbanas. Se identifican además los siguientes usos:

- Zárate: se identifican zonas de actividades recreativas y de esparcimiento
- Campana: zona extensa industrial y área destinada a actividades recreativas y esparcimiento.
- Los Cardales: uso industrial y zona reservada para ampliación urbana.
- Villars: extensa zona de uso agropecuario.
- Cañuelas: extensas zonas de uso residencial extraurbano, espacios de uso agrícola y explotación forestal, área de uso industrial.
- San Vicente: áreas de uso agropecuario e industrial.

III. IMPACTOS

Se llevó a cabo la identificación de impactos para cada una de las etapas del ciclo del proyecto: Pre construcción, Construcción y Operación. A continuación, se especifican aquellas acciones susceptibles de producir algún tipo de alteración, bien sea de naturaleza perjudicial o beneficiosa, según se produzcan durante la etapa pre-constructiva, constructiva, o de operación de la traza.

Etapa de pre construcción

- Difusión y consulta pública
- Desplazamiento físico de viviendas y de actividades económicas para liberación del derecho de vía, y reasentamiento

Etapa de construcción

I. Acciones comunes durante el inicio y desarrollo de la obra

- Contratación de personal según plan de obra
- Difusión y comunicación con los afectados
- Limpieza de zona de vía (préstamos, retiro de residuos, chatarra, corte de pasto)
- Instalación y funcionamiento de oficinas, obradores, planta asfáltica, trituración y mezcla de áridos
- Circulación de equipos, maquinarias y camiones
- Desvío de tránsito por sectores y reducción de media calzada

II. Intervención de RP N°6

- Acciones comunes (tramo 1, 2, 3, 4 y 5)
- Estructura y pavimento de la RP N°6
- Banquinas
- Mantenimiento y rehabilitación de puentes
- Tramo 5
- Isleta: Relleno de separador central
- Readecuación bajo a nivel (calles Sívorí y Balcarce)
- Acciones finales
- Proyecto y ejecución de obras hidráulicas.
- Limpieza y desobstrucción de alcantarillas laterales y mantenimiento de alcantarillas transversales. Limpieza y perfilado de acequias longitudinales
- Colocación o prolongación de desagües de puentes, reparación y conservación de las alcantarillas del puente
- Refugios peatonales, veredas, accesos y otras mejoras
- Retiro y colocación de barandas metálicas (tramo 1, 2, 3, 4 y 5), barras de hormigón en tramo 5, barras desalentadoras de tránsito en tramo 2 y 3
- Obras complementarias: Señalización horizontal y vertical, mobiliario urbano y otro equipamiento
- Fin cierre de obras: Desmovilización, limpieza y forestación paisajística

Etapa de operación

- Mantenimiento de infraestructura, equipamiento vial, préstamo y pasto

- Limpieza y desobstrucción de alcantarillas laterales (operaciones de desembanque, limpieza de cauces). Limpieza y perfilado de acequias longitudinales
- Conectividad y movilidad vehicular (automóviles y transporte de carga), peatonal y de bicicletas
- Seguridad vial y peatonal (educación vial, señalización, defensas y obras complementarias)

IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

Las acciones más significativas susceptibles de producir **IMPACTOS NEGATIVOS muy altos**, relacionadas al proyecto, se asocian a la etapa pre-constructiva y constructiva, principalmente las intervenciones llevadas a cabo en el medio antrópico, como ser: el desplazamiento físico de viviendas y actividades económicas informales para liberación del derecho de vía y reasentamiento, la circulación de maquinarias, equipos y camiones, como también el desvío de tránsito por sectores y reducción de media calzada. Por otra parte, los **impactos negativos** valorados como **altos** se vinculan a acciones realizadas en el medio antrópico y en menor medida en el medio físico- natural, siendo estas: la construcción de la estructura y pavimento de la RP N°6 y banquetas, el mantenimiento y rehabilitación de puentes, la readecuación bajo a nivel de las calles Sívori y Balcarce, la construcción de refugios peatonales, veredas accesos y otras mejoras. Estas acciones generan las molestias típicas que acarrearán las obras, como la generación de ruidos, vibraciones, perturbación de la estética del paisaje, molestias a los pobladores del entorno y a su calidad de vida, y alteración del tráfico pasante, además de afectaciones sobre aspectos socio-culturales, turismo y esparcimiento. Es de destacar que los mayores impactos negativos corresponden al desplazamiento físico de viviendas y actividades comerciales informales que se desarrollan en la zona de camino, como así también por las perturbaciones a la circulación y conectividad (integración territorial) por desvíos, reducción de calzadas y presencia de equipos y maquinarias, entre otros.

Es importante mencionar que en la etapa operativa no se prevén impactos negativos de significancia sobre el medio antrópico y físico, sí en contraposición se pudo identificar un impacto alto sobre el medio natural que hace referencia al patrimonio natural y biodiversidad (incluye aspectos paleontológicos), el cual es producido por la conectividad y movilidad de automóviles, transporte de carga, peatones y bicicletas.

Respecto de los **IMPACTOS POSITIVOS** los mismos se concentran preponderantemente durante la etapa de operación y en parte de la etapa pre constructiva y constructiva. En cuanto a las principales acciones positivas que se vinculan a la primera etapa mencionada, tienen lugar en el medio socioeconómico y cultural, debido al: mantenimiento de infraestructura, equipamiento vial, préstamo y pasto, al mejoramiento de la conectividad y movilidad vehicular de automóviles y transporte de carga como también peatonal y de bicicletas, sumado a la seguridad vial y peatonal gracias a la señalización, defensas y obras complementarias que tienen lugar en la zona de estudio. Asimismo, asociado tanto a esta etapa como a la constructiva, otra de las actividades más impactantes de manera positiva es la de limpieza y desobstrucción de alcantarillas (operaciones de desembarque, limpieza de cauces), además de la limpieza y perfilado de acequias longitudinales. Todas estas impactarán sobre la población, las actividades socioeconómicas, el turismo y esparcimiento, el tránsito y transporte, y la integridad territorial. Por otra parte, haciendo referencia a las etapas pre constructiva y constructiva, en éstas se identifican como positivas la difusión y consulta pública, y las acciones comunes durante el inicio y desarrollo de la obra, siendo las más relevantes, las referidas a la limpieza de zona de vía, contratación de personal, y la difusión y comunicación con los afectados que forman parte del proyecto en cuestión. Se considera también como acciones generadoras de impactos positivos muy altos las relativas a la ejecución de obras hidráulicas, construcción de refugios peatonales, veredas, accesos y otras mejoras, y la desmovilización, limpieza y forestación paisajística de la zona intervenida.

Observaciones del cuerpo evaluador:

Si bien en el Capítulo 8: Identificación y Valoración de Impactos y Riesgos Ambientales y Sociales del EsIA, el retiro de tendidos eléctricos que interfieren el espacio aéreo de la zona de intervención de la RP N°6 para posibilitar la circulación de vehículos de gran porte, se menciona como una acción a realizarse durante la etapa de pre-constructiva, la misma no se analiza ni se contempla en la matriz de evaluación de impactos, por considerarse que la circulación de vehículos de mayor porte, es una acción que forma

parte de un proyecto ajeno al presente, y que corresponde ser analizada en su respectivo EsIAS. Independientemente de lo expresado, se considera necesario analizar esta acción e incluir las correspondientes Medidas Mitigatorias a fin de tener en cuenta los impactos por efectos sinérgicos, ser contemplado en el Subprograma de manejo de las interferencias, y atender las observaciones realizadas en el presente informe.

IV. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

Las medidas de mitigación a aplicar, con relación a los probables impactos ambientales y sociales identificados y valorados en el Punto 8 del EsIAS, se encuentran desarrolladas en el Punto 9 de dicho estudio, estando las mismas asociadas a los siguientes factores:

Medidas de mitigación sobre el medio físico- natural:

1. Aire: emisiones sonoras, vibraciones y calidad del aire
2. Agua: calidad del agua, drenaje y escurrimiento
3. Relieve y suelo: topografía, estructura y calidad de suelos
4. Patrimonio natural y biodiversidad: incluye aspectos paleontológicos
5. Paisaje: arbolado y espacios verdes

Medidas de mitigación sobre el medio socio-económico:

6. Calidad de vida de la población
7. Infraestructura de servicio y equipamiento
8. Actividades productivas y económicas
9. Turismo y esparcimiento
10. Aspectos socioculturales, actividades y usos del suelo
11. Tránsito y transporte, junto con “Buenas prácticas destinadas al control del tránsito y seguridad (vial y peatonal)”.

V. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

En el Anexo VI del EsIA se presenta el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), 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 está estructurado en un conjunto de Programas con requerimientos mínimos a cumplir para atender los impactos sociales y ambientales, que han sido identificados en el EsIA del proyecto.

Dicho Plan consta de los siguientes programas y subprogramas:

Plan de gestión ambiental y social para la etapa pre-constructiva

- Programa de difusión del proyecto y comunicación social (asociado a la Consulta Significativa)
- Programa de difusión del proyecto e información a la comunidad (pre construcción)

Plan de gestión ambiental y social para la etapa constructiva

- Programa de gestión ambiental y social de la obra y control de la contaminación ambiental
 - Subprograma de gestión de zona de camino
 - Subprograma de manejo de la fauna, vegetación y arbolado
 - Subprograma de gestión del movimiento de suelos
 - Subprograma de hallazgos paleontológicos y de minerales de interés científico
 - Subprograma de manejo de canteras
 - Subprograma de protección de los recursos hídricos y drenaje
 - Subprograma de gestión de los residuos

- Subprograma de manejo y transporte de materiales contaminantes y peligrosos
 - Subprograma de gestión ambiental y social de los obradores
 - Subprograma de maquinaria y equipos
 - Subprograma de plantas de materiales
 - Subprograma de manejo de las interferencias
 - Subprograma de suspensión temporal por períodos prolongados
 - Subprograma de transporte durante la construcción
 - Subprograma de desmovilización y restauración. Cierre de obrador
- Programa de equidad de género y código de conducta del personal de obra
 - Programa de salud y seguridad en el trabajo
 - Programa de contingencias
 - Programa de seguridad vial, ordenamiento de tránsito y señalización
 - Programa de comunicación social
 - Programa de gestión de quejas y reclamos durante la etapa de construcción
 - Programa para minimizar afectaciones a actividades económicas
 - Programa de protección del patrimonio cultural
 - Subprograma de hallazgos arqueológicos
 - Programa de supervisión del cumplimiento de las medidas de mitigación
 - Programa de forestación paisajística

Plan de gestión ambiental y social para la etapa operativa

- Programa de gestión de quejas y reclamos durante la etapa operativa
- Programa de control del tránsito y seguridad vial
 - Subprograma de control del tránsito y seguridad vial en ruta
 - Subprograma de educación y concientización en seguridad vial sobre el buen uso de zona de camino
- Programa de respuesta ante contingencias
- Programa de instalación y mantenimiento del sistema de cartelera

Complementariamente a lo presentado deberá darse cumplimiento a todo lo indicado en el presente informe.

VI. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

A. *Previo al inicio de las obras la Dirección de Vialidad (DVBA) deberá cumplimentar ante este Ministerio los siguientes requerimientos:*

1. Comunicar con una antelación de 15 días ante el Ministerio de Ambiente la fecha de inicio de obra, debiendo además presentar el 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 realizadas en el presente informe. Deberá incluir programas de trabajo propuestos con cronogramas de tareas, y ser actualizado ante cambios en las condiciones de base, tales como la detección de nuevas interferencias en el entorno, re-valoración de impactos u otras circunstancias que lo tornen necesario y conveniente.
 - a. 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 propondrán 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 obradores, plantas de elaboración de materiales, frentes de obra, y viviendas, comercios y sitios sensibles próximas a la zona de camino. Deberá incluir los procedimientos de monitoreo de vibraciones, ruidos y material particulado en el área, así como la frecuencia de los mismos limitando los niveles sonoros a la normativa vigente.
- b. Deberá contener **Medidas de Mitigación** específicas para las actividades de obra a desarrollar en las zonas cercanas a Reservas Naturales o a zonas con mayor sensibilidad ambiental, cuyos lineamientos ambientales estén dirigidos a extremar la protección del entorno natural mediante medidas particulares, generando un mínimo de perturbaciones en cursos de agua, aire, suelo, flora y fauna existente.
 - c. Contar con un **Programa de Ordenamiento Vial** aprobado por la inspección de obra y consensuado con cada municipio involucrado en el Proyecto. Coordinar alternativas de desvíos, cortes y modificaciones de tránsito, relocalización de paradas de colectivos, etc., contemplando las actividades vinculadas al proyecto (recorrido de camiones, maquinaria pesada, etc.), y la duración del mismo, 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 a establecimientos comerciales, educativos, de salud, industriales, o viviendas. De requerirse interrupciones en la circulación, las mismas deberán reducirse al mínimo, programando las tareas en los días y horarios más apropiados, a fin de minimizar molestias e inconvenientes sobre los usuarios. Se deberá contemplar la señalización correspondiente para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente. La Contratista deberá disponer, durante toda la etapa constructiva, de accesos cómodos y visibles a los comercios e industrias, establecimientos de distinta índole y viviendas, etc., que se encuentran sobre la RP N°6.
 - d. Presentar un **Programa de Forestación**, debiendo acordar con el municipio correspondiente, la cantidad y tipo de ejemplares arbóreos a remover y/o trasplantar, y los sitios donde se efectuará la reforestación. Contemplar en dicho Plan especies que permitan dar continuidad a los ecosistemas presentes, respetando las especies nativas, a fin de conservar el medio ambiente local.
 - 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, principalmente en zonas de la traza de intersección con cursos de agua, zonas de anegamientos frecuentes, bañados, bajos inundables, etc. Asimismo, se deberán tener en cuenta aquellos riesgos propios de la obra, como derrumbes y desplazamientos.
 - f. El **Subprograma de Manejo de las Interferencias** contenido en el PGAS, deberá incluir los procedimientos escritos a seguir ante la **afectación de servicios públicos e Infraestructura** preexistente (remoción y/o relocalización), incluyendo infraestructura y tendido de servicios de carácter ilegal. Se deberá contar además con los avisos y/o autorizaciones pertinentes.
3. Presentar un **Plan de Procedimiento Específico** para aquellas tareas constructivas que impliquen intervenciones y afectación del recurso hídrico superficial. Las acciones deberán ejecutarse siguiendo lineamientos ambientales y medidas mitigatorias de protección del recurso, generando un mínimo de perturbaciones. Se deberá contar con la autorización de la autoridad provincial competente.
 4. La DVBA será responsable por las acciones de remediación llevadas a cabo sobre los **pasivos ambientales** relevados durante la etapa de proyecto, teniendo la obligación de recomponer los sitios contaminados, con el propósito de mitigar los impactos negativos en el ambiente, de acuerdo a lo establecido por la **Ley 14.343** del Ministerio de Ambiente; y todos aquellos pasivos que se encuentren y/o generen durante la fase constructiva y operativa de la obra. Deberán adjuntarse los protocolos y las conclusiones correspondientes a la **caracterización del suelo** en zona de obrador y demás sitios de emplazamiento de estructuras temporales afectadas a las obras, realizada en forma previa a la radicación de los mismos. Indicar el Plan a implementar en caso de verificarse muestras que revistan carácter de especiales.
 5. Una vez definido el Proyecto Ejecutivo, se deberá contar con los **permisos, autorizaciones y/o**

acuerdos respecto a la relocalización de viviendas, estructuras no habitacionales, y sitios de interés social, recreativo y/o cultural, y de culto afectados por las obras; tramitados ante la autoridad correspondiente. La fundamentación de la intervención tendrá que ser debidamente informada en tiempo y forma a los actores afectados. Del mismo modo en el caso de **afectar terrenos públicos o privados** para la construcción de accesos y caminos temporales, se deberá contar con la totalidad de los acuerdos y permisos gestionados ante el municipio y/o propietarios que correspondan. El **Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI)** desarrollado como anexo del EsIAS, deberá ajustarse a las disposiciones legales vigentes de orden municipal, provincial y nacional.

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

6. **Comunicar** con debida antelación a los **municipios** involucrados en el Proyecto sobre las intervenciones y obras a realizar, debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que las autoridades municipales determinen. Si bien las obras no incluyen intervenciones en el Partido de Luján, pero sí en sus adyacencias, deberá efectuarse la debida y anticipada comunicación al Municipio de Luján, a fin de notificarlo sobre posibles inconvenientes que la obra podría generar, y de corresponder, trabajar articuladamente con dichas autoridades municipales a fin de coordinar acciones conjuntas.
7. Implementar **acciones de divulgación** en los medios de comunicación local de mayor alcance, con el fin de informar a la población de los partidos involucrados en el Proyecto y limítrofes, a pobladores del área de influencia directa (AID) e indirecta (AII), a localidades y comunidades - locales y adyacentes-, y al tránsito que circula por la RP N°6, y su entorno, sobre las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes o que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales, agropecuarias, educativas, y de la población en general.
8. Contar con la **aptitud hidráulica** del proyecto, y con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la autoridad competente.
9. Contar con las autorizaciones municipales para la instalación de **obradores** principal y secundario, **centros de acopio, plantas de elaboración y procesamiento de materiales, y demás estructuras temporales** afectadas a la obra. Se deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis. Constatar, que la elección de los sitios de emplazamiento de tales construcciones temporales se encuentran lo suficientemente alejadas de áreas sensibles como Reservas Naturales y de sitios de nidificación, refugio y alimentación de las especies vulnerables indicadas en el EsIA, (**Ley 10.907 y Decreto Reglamentario 218/94 de Reservas y Parques Naturales**), previendo que la dirección de los vientos no afecte ni dichas áreas ni a zonas pobladas, siendo imprescindible para ello 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.

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

1. 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 este Ministerio de Ambiente la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece la **Ley N° 5.965** de "Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera". En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá

- acreditar que éstos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
2. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los municipios de La Plata, Brandsen, San Vicente, Cañuelas, General Las Heras, Marcos Paz, General Rodríguez, Pilar, Exaltación De La Cruz, Campana y Zárate, vinculado a la **gestión** de los **materiales de desarme, escombros y sobrantes** de la actividad, **restos de demolición y todo suelo extraído** que lo contenga, así como también, de los restos producidos a partir de las **tareas extractivas de poda, desmalezado y limpieza**, 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**, cavas o relleno sanitario, certificar que cumplan con la **Resolución N°353/10** del Ministerio de Ambiente. Se destaca que los mismos no podrán ser provisoriamente dispuestos en conducciones naturales o artificiales de agua. El acopio provisorio en pilas de los residuos deberá efectuarse de manera tal de asegurar el libre escurrimiento superficial, sin interferir en los drenajes naturales, debiendo ser retirados tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.
 3. En cuanto a la **Gestión Integral de Residuos**, se deberá caracterizar a los mismos estableciendo su correcto almacenamiento transitorio, tratamiento y disposición final, contando con los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires, sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al **Decreto 806/97**, reglamentario de la **Ley 11.720 “Residuos Especiales”**, y su modificatorio **Decreto 650/11** para el caso de residuos de características especiales. Por otra parte, además, se deberá cumplimentar la **Ley 13.592 de “Gestión integral de los residuos sólidos urbanos”**.

Finalmente, se deberá informar a este Ministerio sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.

*En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la **Declaración de Impacto Ambiental**, la firma deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revalorización de impactos, etc. En caso de haberse verificado cambios relevantes, deberá informarlos ante este Ministerio.*

VII. OBSERVACIONES

Sin perjuicio de atender las medidas mitigatorias indicadas en el capítulo 9 del EsIA, lo establecido en el PGAS (Anexo VI del EsIA), y las observaciones y condicionamientos requeridos en el presente informe, se deberán seguir y respetar, durante las etapas constructiva y operativa del proyecto, las siguientes indicaciones particulares enunciadas a continuación:

Viviendas, comercios e industrias

Considerando que en varios sectores de la traza a renovar existe una gran densidad de viviendas, localizadas en el AID del proyecto, y comercios (formales e informales) ubicados a escasos metros de la RP N°6 a ser intervenida, así como industrias, empresas y fábricas de diversa índole, las tareas constructivas deberán desarrollarse considerando y teniendo en cuenta la situación de vulnerabilidad de los habitantes, y comerciantes afectados.

Zonas inundables

En vastos sectores de su extensión, la traza presenta anegamientos periódicos, al discurrir por zonas topográficamente bajas y valles de inundación de importantes cursos de agua como ríos y arroyos, también lagunas y bañados. En estos sectores particularmente sensibles interceptados por la traza, se deberán extremar las medidas mitigatorias de protección y los lineamientos de los programas

específicos del PGAS asociados a los recursos suelo y agua, así como también de la flora y fauna existente en el lugar.

Yacimientos, canteras y préstamos

En relación a las canteras de materiales, yacimientos y préstamos que proveerán eventualmente materiales para la obra, deberá considerarse en la selección de las mismas aquellas radicadas en la Provincia de Buenos Aires, más próximas al proyecto, para disminuir así el uso de combustibles fósiles durante el transporte, disminuir la emisión de GEIs y fomentar las cadenas cortas de comercialización, además de dar cumplimiento al **Condicionamiento 10** del presente informe, en concordancia con la Medida Mitigatoria MM-3 del EsIA referida al Relieve y Suelo.

Gasoductos y redes eléctricas

De acuerdo a lo informado en el EsIA, obtenido del Ministerio de Energía y Minería, existen tendidos de gasoductos troncales o de distribución y de plantas reguladoras de gas, líneas eléctricas de media y alta tensión, estructuras de soporte de los tendidos eléctricos de alta tensión, presencia de centrales generadoras, y estaciones y subestaciones transformadoras, los cuales interfieren o están en cercanías de la traza de la RP N°6.

Por ello, además de darse cumplimiento al **Condicionamiento 2.f.** del presente informe, y a las Medidas Mitigatorias relacionadas con la infraestructura de servicio y equipamiento del EsIA, previo a la ejecución de cualquier tarea constructiva, deberá testearse en campo y cotejar la correcta ubicación y extensión de los tendidos y conducciones, con la información suministrada por la operadora del servicio, correspondiendo dar aviso con la suficiente antelación a los concesionarios y/o proveedores de cada uno de los servicios identificados, y a los entes respectivos, de las principales acciones de obra que afectarán dichos servicios, debiendo coordinar acciones conjuntas para minimizar el impacto a los usuarios.

En lo que respecta al retiro de tendidos eléctricos ilegales que pasan por el espacio aéreo donde se encuentra la RP N°6, además de contar con los permisos correspondientes de las empresas prestadoras, el Subprograma de Manejo de Interferencias deberá contener los procedimientos a seguir frente a la remoción de dichos tendidos, y considerar alternativas socioambientales de formalización del servicio para con los sectores involucrados, cuyas acciones deberán atenderse coordinadamente con los prestadoras del servicio y el Municipio correspondiente.

Reservas Naturales

De acuerdo al EsIA las 2 Reservas Naturales identificadas como más cercanas a la obra son la Reserva Natural Toyota, y la Reserva Natural Privada El Morejón, distanciadas de la zona operativa de la obra a 1,6 y 2km, respectivamente. En razón de ello, deberán extremarse durante las actividades constructivas, las medidas mitigatorias y los lineamientos dispuestos en el PGAS del EsIA con el fin de minimizar las afectaciones sobre el medioambiente natural que integra el ecosistema de tales zonas protegidas, contribuyendo de este modo a la preservación de las especies de importancia o sensibilidad ambiental, las cuales revisten un mayor grado de vulnerabilidad.

Pueblos originarios

Visto que se han detectado en el AID la presencia de comunidades auto reconocidas como pertenecientes a los pueblos Qom y Kolla, la Comunidad **19 de abril** en Marcos Paz, y la Comunidad **Ava Guaraní Iwi Imemby** en La Plata, respectivamente; y de acuerdo al Art. 75, inc. 22 e inc. 17 de la CN, y la Ley 23.302, se deberá garantizar la participación de las mismas, en la etapa de pre-construcción debido a su relevancia como grupos sociales, respondiendo al acceso igualitario a la información fidedigna del proyecto, sus características generales, impactos ambientales y sociales más probables, medidas de mitigación propuestas y PGAS del correspondiente EsIAS.

Caminos de acceso a la obra

Los, los caminos y calles utilizados durante la etapa constructiva en los itinerarios logísticos para la circulación de maquinaria pesada y otras actividades anexas, deberán garantizar el libre drenaje de las aguas, sin provocar interferencias en el flujo, endicamientos, ni problemas de escurrimiento.

Finalizada la etapa constructiva, 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.

En el marco de la Resolución 492/19, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de **Participación Ciudadana** el proyecto motivo de los presentes, publicado desde el día 23/06/2021 hasta el día 13/07/2021, habiéndose recibido comentarios al respecto, los cuales constan como documentos embebidos en orden 16 del expediente (PV-2021- 22015376-GDEBA- DPEIAOPDS) pudiendo resumirse como se indica a continuación:

- Implementación de balanzas para el control del peso de camiones sobre la ruta.
- Repavimentación de ambas calzadas y banquetas, de todos los tramos involucrados, con mezcla asfáltica en vez de hormigón.
- Reconsideración del diseño del paquete estructural.
- Implementación de medidas de Seguridad Vial.
- Información sobre la licitación de la obra.
- Medidas post- constructivas a aplicar para evitar la regeneración de sectores de degradación ambiental.

Las opiniones, consultas y/o sugerencias recibidas fueron analizadas y derivadas a la Dirección Provincial de Vialidad, cuya respuesta consta en Orden 27 del expediente de referencia y han sido tenidas en consideración para la confección del presente informe ambiental.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA).
- El presente informe se circunscribe sólo a las obras descritas en el Punto II del presente informe, las cuales corresponden a la Etapa 1 del Proyecto **Intervención Integral de la Ruta Provincial Nº6**, desarrollada en la Región Metropolitana de Buenos Aires, en los partidos de La Plata, Brandsen, San Vicente, Cañuelas, General Las Heras, Marcos Paz, General Rodríguez, Pilar, Exaltación De La Cruz, Campana y Zárate. Se excluye entre las obras que integran dicho Proyecto, el tendido de un triducto de fibra óptica paralelo a la traza de la ruta y el retiro de tendidos eléctricos que interfieren el espacio aéreo de la traza para la circulación de la maquinaria pesada. En ambos casos se deberá contar con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.
- Tanto el Programa de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuarán; podrán ser modificadas por este Ministerio.
- La DVBA 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. Asimismo, deberá comunicar a este Ministerio y a los Municipios involucrados 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 de los puentes, a fin de evitar situaciones de riesgo en el AID.
- DVBA deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La DVBA deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio de Ambiente la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente.

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 492/19**, dentro del orden 12, 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.