



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2021 - Año de la Salud y del Personal Sanitario

Anexo

Número:

Referencia: Anexo I - Puente Carretero S/ Río Salado Tramo: Lobos – 25 de Mayo e/ Est. Ernestina - Elvira Km 14
4+200

Anexo I

I. OBJETIVO DE LA OBRA

El objeto del proyecto "**PLAN MAESTRO INTEGRAL DEL RÍO SALADO. ETAPA 4-2 Puente Carretero S/ Río Salado Tramo Lobos -25 de Mayo e/ Est. Ernestina-Elvira**" consiste en la construcción de un puente carretero, en reemplazo del puente existente, ubicado en el camino 062-05 de la DVBA que une las localidades de Ernestina y Elvira, dentro de los partidos de 25 de Mayo y Lobos, corriendo aledaño a las vías del FFCC General Roca.

La obra propuesta sobre el Río Salado responde primordialmente a la necesidad de aumentar la capacidad de evacuación de caudales a través de las obras de arte y ubicar al camino y a la vía en una cota tal que no sean alcanzados por los niveles máximos del río.

Como consecuencia de la canalización de la sección hidráulica del Río Salado, que la Provincia de Buenos Aires ejecutará en su Tramo 4-2, con el objeto de minimizar los efectos perjudiciales ocasionados por las frecuentes inundaciones provocadas por períodos húmedos, será necesaria la modificación del galibo hidráulico del puente.

II. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO *(transcrita del EsIA)*

El presente proyecto fue desarrollado en el marco de la obra "Ampliación de la capacidad del cauce del Río Salado, Tramo 4- Etapa 2", la cual cuenta con Declaratoria Ambiental bajo Resolución: 1067/18 OPDS, y forma parte del "Proyecto global de canalización del Río Salado en el marco del Plan Integral de la Cuenca del Río Salado a ejecutarse en los partidos de Lobos, Roque Pérez y 25 de Mayo". Por otro lado, la línea de base ambiental y social, fue desarrollada para los partidos en cuestión, sobre la base de información antecedente (EIAS Ampliación Capacidad cauce Río Salado Superior-Tramo IV-Etapa 1b, 2, 3 y 4, elaborado por la DPH).

Ubicación de la obra

El presente proyecto, el cual se refiere al **Puente Carretero S/ Río Salado Tramo: Lobos – 25 de Mayo e/ Est. Ernestina - Elvira Km 144+200**, localizado entre los partidos de Lobos y 25 de Mayo en las coordenadas geográficas 35°16'2.71"S 59°32'60.00"O. El puente une las localidades Ernestina (Partido de 25 de Mayo) con Elvira (Partido de Lobos). Paralelo a él se encuentra el puente ferroviario a aproximadamente 50m (35°16'0.87"S 59°33'0.95"O).

Observaciones:

Se indica que las coordenadas geográficas que aluden al puente carretero en el Capítulo 3 “Descripción del Proyecto” del EsIA, no se corresponden con las del mismo, sino con las del puente ferroviario, por lo tanto, las indicadas en esta sección son las correctas, siendo 35°16'2.71"S -59°32'60.00"O. Consecuentemente, las mencionadas en el estudio para el puente ferroviario son erróneas, siendo 35°16'0.87"S -59°33'0.95"O las reales.

Descripción técnica

Se generarán dos nuevas obras, de 8 tramos de 29m cada uno, totalizando 232m de longitud, lo que permitirá dejar un vano libre de 200m perpendicular al eje del río, requerido hidráulicamente por la oblicuidad de las trazas de las vías de comunicación.

El eje longitudinal del nuevo puente, se encontrará ubicado a 11m del eje del puente existente, hacia el lado aguas arriba de este último.

La sección transversal de canalización, cuyo eje se ubicará en primera instancia en coincidencia con el eje del cauce principal actual del río, tiene las siguientes dimensiones:

- Sección principal de 40m de fondo y 1,20 m de profundidad.
- Sección secundaria con una berma lateral de 47,40m en lado oeste y otra de 102,40 m en lado este.
- Taludes: 1:3 para el cauce principal y 1:4 para las bermas.

Las obras se resumen como sigue:

- Elevación de la rasante del camino a una cota de CR=+34.21 IGN.
- Fijación de la nueva cota de fondo de viga (CFV) +32.42 IGN.
- Rectificación de la traza del camino y adecuación de sus dimensiones que respondan a las características de un camino de la Red Secundaria de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.
- Relocalización de los desagües aguas arriba del nuevo puente, aproximadamente a 150m a cada lado del puente.
- Demolición del puente actual y construcción del nuevo puente, a 11m hacia aguas arriba del existente.
- Construcción de obras complementarias tales como alambrados, mejora de accesos a propiedades privadas aledañas y que se hayan afectado por la construcción de las obras.

Proyecto del camino. Características:

- Sobre elevación del puente a cota +34.65 m I.G.N.
- Accesos al puente con pendientes longitudinales del 1%, con una longitud de rampas de 160m aproximadamente, y tramo posterior horizontal de 30m
- Sección transversal del camino: ancho de 7,30m, abovedados al 3% con banquetas laterales de 3m, con pendiente del 4% para el desagüe.
- Adecuación de los desagües al río a pie de terraplén (en particular aguas arriba) y en los ingresos a particulares.
- Material de terraplenes: seleccionado de yacimientos cercanos a la obra.
- Todo terraplén que apoye en suelo natural más allá de un camino conformado existente, deberá tener una excavación de una caja de 50cm de profundidad para el inicio de la construcción del mismo.
- Coronamiento de terraplenes con sub base de 0,20m de espesor con suelo seleccionado.

Capa de rodamiento de 7,30m con 0,15m de espesor de enripiado de material pétreo virgen, con suelo seleccionado y cemento en un ancho, con incrustaciones superficiales de material pétreo virgen en 6,30m. de ancho de calzada. En banquetas, el enripiado tendrá 0,10m de espesor.

Proyecto del Puente. Sección Transversal vial

- Ancho de calzada: 8,30m.
- Pendiente transversal de calzada: 2%.
- Ancho total de coronamiento: 10,90m.
- Ancho de veredas: 1,25m.
- Baranda de seguridad peatonal vehicular sobre vereda.
- Losas de aproximación.

Bases de diseño

- **Esquema estático:** definido considerando un ancho del camino de 8,30m, proyectando dos veredas de 1,25m. de ancho, separadas de la calzada por un cordón de 25cm de altura y barandas laterales.
- **Superestructura:** tablero de hormigón armado apoyado sobre vigas principales de hormigón pretensado. La distribución transversal de las cargas se realiza a través de la losa del tablero y un muro frontal por debajo de la viga bancada anclado en los pilotes columnas en su parte inferior.
- **Infraestructura:** constituida por estribos, pilas, apoyos y losa de aproximación, muro posterior por sobre la viga bancada para contención frontal del terraplén junto con muro frontal anclado en los pilotes columnas en su parte inferior, y muros de vuelta a 90°, de contención lateral.
- **Demolición:** retiro del puente existente y de los terraplenes de acceso correspondientes al puente actual.

III. IMPACTOS

A continuación, se transcriben aquellas actividades y acciones susceptibles de producir algún tipo de alteración identificadas en el EsIA, bien sea de naturaleza perjudicial o beneficiosa, según se produzcan durante la fase constructiva, o de funcionamiento del puente carretero.

Fase de construcción

- A. **Replanteo:** durante esta etapa tiene lugar básicamente, la señalización de la obra y la identificación y reubicación de posibles servicios afectados. Estas actuaciones implican:
- Ocupación de suelo y vallado de la zona de ocupación de la obra
 - Desbroce y despeje de vegetación
 - Movimiento de maquinaria
 - Movimiento de suelo
- B. **Construcción de plataforma:** las acciones con repercusión ambiental, ligadas íntimamente al proceso constructivo de esta etapa son:
- a. *Accesos y explanación:* estas actuaciones son necesarias en primer lugar, para acceder a la zona de ejecución de las obras y, en segundo lugar, para conseguir una nivelación de la zona de la traza respecto a la cota actual. Estas actuaciones implican las acciones siguientes:
- Ocupación de suelo
 - Desbroce y despeje de vegetación
 - Movimiento de maquinaria
 - Movimiento de suelo
 - Generación de residuos
 - Construcción de infraestructuras de paso, así como drenajes
- b. *Instalaciones auxiliares de obra:* la ejecución de las obras requiere de zonas de ocupación temporal que

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

- Superficie temporal de ocupación
- Desbroce
- Movimiento de suelo
- Movimiento de maquinaria
- Impermeabilización de superficies
- Generación de residuos
- Generación de vertidos
- Generación de ruido. Alteración calidad aire

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

- Ocupación temporal y definitiva de suelo
- Movimiento de vehículos y maquinaria
- Movimiento de suelo
- Generación de residuos
- Generación de ruido. Alteración calidad aire

Fase de funcionamiento

La ejecución del puente constituye un impacto positivo, ya que asegura la circulación y continuidad del tránsito en periodos de excesos hídricos. Las principales actividades con repercusión ambiental durante esta fase son:

- A. Presencia del puente y estructuras asociadas.
- B. Circulación ligada a la generación de ruidos y vibraciones.

IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

Se expone a continuación un resumen de los impactos más significativos (negativos altos a medios, y positivos) basados los mismos en la Matriz de identificación y evaluación de impactos presentada en el Capítulo 6 “Identificación y Evaluación de Impactos”, la cual presenta la valoración cuantitativa de los impactos analizados.

Impactos negativos

Del análisis de los impactos valorados en el EsIA se desprende que la **fase constructiva** es la que presenta **impactos negativos** de alta intensidad sobre los componentes ambientales naturales (suelo, paisaje, geología y geomorfología, recurso hídrico, atmósfera y flora y fauna), asociados a las acciones de obra civil, adecuación del terreno y obras accesorias, entre ellos podemos encontrar: movimiento de suelos (excavaciones); acopio/almacenamiento de productos químicos, aceites, combustibles; montaje de la estructura del puente como ser la ejecución de obras de fundación, pilotaje, etc.; instalaciones auxiliares (planta de hormigón); y todo riesgo producido por derrames y/o fallas técnicas.

Por otra parte, en la **fase de funcionamiento** se identificaron tres impactos negativos de media intensidad sobre los factores ambientales naturales, los primeros dos están asociados al funcionamiento y señalización del puente, afectando la calidad del aire, la flora y fauna, mientras que el tercero está vinculado a la circulación del tránsito, perturbando la calidad del paisaje.

Impactos positivos

Por otro lado, en la **fase de funcionamiento** se identifican principalmente **impactos positivos** sobre el medio socioeconómico relacionados con mejoras en la conectividad, en la calidad de vida de la población, en las

condiciones de seguridad, en el transporte de producción agropecuaria de los campos, así como el aumento en la generación de empleo debido a las tareas de mantenimiento y con la prolongación de la vida útil de los bienes, en relación a la situación actual. Estos impactos positivos evitarían, reducirían y/o repararían fallas, evitando accidentes, vinculados también con la reactivación de otras actividades relacionadas directa e indirectamente con el puente, como ser el empleo informal asociado a actividades de comercio y servicios.

Observaciones de la evaluación:

Haciendo referencia a los impactos presentados en el EsIA (Capítulo 6 “Identificación y Evaluación de Impactos”), éstos se abordan realizando una descripción de acciones y una valoración de los mismos de manera general. Específicamente para este proyecto, el estudio carece de la evaluación de los impactos sobre el medio ambiente asociados a los terraplenes de avance (construcción y retiro), a la adecuación de los desagües al río a pie de terraplén (en particular del lado aguas arriba), y a la demolición del puente existente (retiro de estructuras y terraplenes).

IV. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

A partir de la evaluación del proyecto del puente carretero, se indica que el EsIA no presenta un capítulo específico de medidas de mitigación, tal como lo establece la Res. 492/19, correspondientes para cada impacto identificado y valorado en el ítem 6 “Identificación y Evaluación de Impactos” del mismo. Se indica en el estudio que las mismas serán desarrolladas en los programas presentados en el PGAYs,

V. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL.

En el Capítulo 8 del EsIA se presenta el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAYs), el cual constituye una base general para que la Contratista por orden del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos desarrolle el Plan de Gestión definitivo y específico, el cual incluya las medidas de mitigación y los programas de seguimiento de las mismas. Dicho Plan está estructurado en un conjunto de Programas con requerimientos mínimos a cumplir para atender los impactos sociales y ambientales, que han sido identificados en el EsIA del proyecto, según se indica a continuación:

1. Programa de Manejo Ambiental del obrador
2. Programa de protección del recurso hídrico
3. Programa de Gestión de Residuos Sólidos y Efluentes Líquidos
4. Programa de prevención y control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones
5. Programa de manejo de excavaciones y movimiento de suelo
6. Programa de Seguimiento y Monitoreo
7. Programa de Contingencias
8. Programa de seguridad e higiene
9. Programa de Protección del paisaje
10. Programa de protección del patrimonio cultural
11. Programa de equidad de género
12. Programa de Difusión y Comunicación
13. Programa de atención y respuesta a reclamos

Complementariamente a lo presentado deberá darse cumplimiento a los siguientes condicionamientos del presente informe:

VI. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

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

1. Comunicar con una antelación de 15 días ante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) sobre la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el **Plan de Gestión Ambiental y Social** específico para la fase de construcción, que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:

- a. Se deberá incluir un **Programa de Medidas de Mitigación** para el proyecto propuesto de demolición del puente existente y construcción de un nuevo puente carretero, tal como lo establece el punto N°6 del Anexo I de la Res. 492/19. Las mismas apuntarán a **evitar, prevenir, corregir y compensar** los impactos negativos identificados en el proyecto tanto los considerados en el EsIA como aquellos observados en la presente evaluación. Es decir, deberán contener las medidas enunciadas en los programas del Capítulo 8 y además, medidas específicas no contempladas en el mismo, como lo son aquellas referidas a las afectaciones o impactos generados por la construcción del terraplén de avance y su retiro correspondiente, así como los impactos asociados a la demolición del puente existente (estructura y terraplenes).

Asimismo, dado que el Proyecto se implantará en una zona definida como Área Importante para la Conservación de las Aves (AICA), se deberán incluir medidas que contemplen su protección, minimizando acciones que puedan perjudicar a la avifauna en la zona de conservación. Para ello se deberán contemplar medidas especiales referidas a la mitigación de ruidos, vibraciones, remoción de suelo en áreas cercanas a nidificaciones, así como también una adecuada gestión de residuos.

- b. El **Programa de Monitoreo Ambiental**, deberá contemplar el monitoreo de la calidad de las aguas superficiales, en el cual se deberá definir los parámetros a monitorear en al menos dos estaciones: una localizada aguas arriba y otra aguas abajo del puente. Asimismo deberá incluir el monitoreo de aves con profesionales de acreditada incumbencia en la temática ornitológica.
- c. Se deberá incluir un **Programa de Protección de Fauna**, el cual esté destinado a prevenir y mitigar las perturbaciones en la avi e ictiofauna ocasionadas por las actividades del proyecto y diagramar el cronograma de tareas en base a ello, considerando principalmente la época de reproducción y nidificación (periodo estival). En tal sentido, entre otras medidas, el terraplenado de avance deberá realizarse en época invernal a fin de evitar perturbaciones en el período reproductivo y desove de la ictiofauna. Respecto de la avifauna, el acopio transitorio de residuos deberá ser dispuesto en zonas predeterminadas, acotadas y conocidas por el personal afectado a la obra, así como también la instalación del obrador, vallado de obra, movimiento de suelos y maquinaria, deberán extremar las medidas de prevención y mitigación; considerando que algunas especies nidifican sobre suelo y dependen de pastizales con baja intensidad de uso.
- d. Contar con un **Programa de Ordenamiento de Circulación Vehicular** el cual esté aprobado por los municipios de Lobos y 25 de Mayo. Considerando el hecho de que la RP N°40 constituye la principal y única vía de conexión entre las localidades de Ernestina y Elvira, se deberán contemplar las interrupciones en la circulación y la señalización correspondiente para no obstaculizar los ingresos a establecimientos particulares, de recreación y esparcimiento debido al incremento de tránsito a raíz del desplazamiento de los operarios y maquinarias.

Del mismo modo, se deberá contar con una detallada **planificación y cronograma de obra**, respecto al empalme del nuevo puente con el camino existente, realizando el mismo en los días y horarios más apropiados, e informando previamente a los usuarios del mismo sobre los desvíos y/o rutas alternativas posibles, evitando así la pérdida de conectividad, minimizando molestias e inconvenientes.

- 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, explosiones por fugas de gas, así como también a aquellos riesgos propios de la obra, como derrumbes y desplazamientos. Bajo el mismo lineamiento deberá poner foco a potenciales derrames de residuos peligrosos especialmente en los sectores ambientalmente sensibles.
- f. Presentar un **Programa de Procedimientos Específicos** respecto al **terraplén de avance** y la **obstrucción y/o anulación del cauce**. El mismo deberá contar con la autorización de la autoridad provincial competente. El terraplén de avance deberá ejecutarse siguiendo lineamientos ambientales y medidas mitigatorias de protección del recurso que impliquen menores riesgos en su manipuleo y generen un mínimo de perturbaciones, considerándose la erosión de la sección de escurrimiento por el aumento de velocidad del agua debido a la reducción de la sección de escurrimiento. La sección “reducida” del cauce deberá ser tal que asegure un caudal ecológico mínimo, a fin de mantener la diversidad biológica. Asimismo, deberá preverse en el Programa de Contingencias, las acciones de emergencia ante la ocurrencia

de precipitaciones significativas durante la construcción.

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

3. **3. Comunicar** con debida antelación a los municipios de **Lobos y 25 de Mayo** sobre las intervenciones y obras a realizar. Debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que la autoridad municipal determine.
4. **4. Implementar acciones de divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas; donde se deberá comunicar las demoras e interrupciones en los accesos y demás actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales y de la población en general.
5. **5. Contar con la autorización municipal para la instalación de obradores** principal y secundario. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas, siendo imprescindible contar con un profesional idóneo en la materia. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes domésticos, asegurando el tratamiento adecuado. Así mismo se deberá contar con la Aptitud hidráulica según **Resolución N°2222/19** y complementarias, y con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la **Autoridad del Agua (A.D.A)**.
6. **6. Presentar Informe de conformidad de proyecto de la autoridad vial provincial.**

Durante la fase constructiva, en el obrador se deberá contar con la documentación que acredite:

7. **7. En caso de adquirir áridos y suelos seleccionados se deberá acreditar que las empresas proveedoras posean la DIA de las canteras que se explotarán**, de acuerdo a la **Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97, Art. N°7**; otorgada por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, de instalar plantas de hormigón in situ y/o asfalto, presentar ante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece la **Ley N° 5.965** de “Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera”.

En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.

8. **8. En caso de definir la disposición de los restos producidos a partir de las tareas extractivas de poda y desmalezado**, además de los de **demolición y suelo extraído**, en **canteras, cavas o relleno sanitario**, 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, debiendo retirarlos tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.
9. **9. Implementar una adecuada Gestión Integral de Residuos**, correcta caracterización almacenamiento transitorio, tratamiento y disposición final, contando con los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires, sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al **Decreto 806/97**, reglamentario de la **Ley 11.720 “Residuos Especiales”**, y su modificatorio **Decreto 650/11** para el caso de residuos de características especiales. Por otra parte, además, se deberá cumplimentar la **Ley 13.592** de “**Gestión integral de los residuos sólidos urbanos**”, la cual fija los procedimientos de gestión de los RSU, de acuerdo con las normas establecidas en la Ley Nacional N° 25.916 de “Presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios”.

Observaciones

Sin perjuicio de atender las medidas mitigatorias establecidas en el PGAYs, los programas establecidos en el mismo, y los condicionamientos requeridos del presente informe, se deberán seguir y respetar, durante la fase constructiva y funcionamiento del proyecto, las siguientes indicaciones particulares enunciadas a continuación:

Efectos Sinérgicos:

Paralelo al puente carretero, motivo del presente informe, se encuentra el proyecto **“PLAN MAESTRO INTEGRAL DEL RÍO SALADO. ETAPA 4-2 Puente s/ Río Salado F.C.G.R Km 144+200 Tramo Lobos - 25 de Mayo e/ Est. Ernestina-Elvira”**, correspondiente al **Ex-2020-19660844-GDEBA- DPTLMIYSPGP**, ubicado a 50 metros aguas arriba del puente a intervenir. Por lo expuesto, se deberán identificar los efectos sinérgicos que se pudieran producir y extremar las medidas mitigatorias con especial atención a la construcción del terraplén de avance.

Canalización:

De acuerdo a la información gráfica suministrada en el EsIA, el puente, objeto de evaluación del presente informe, se localiza en el límite entre las Etapas 2 y 3 del Tramo IV, por lo cual las obras de canalización en correspondencia con dicho puente, **deberán remitirse a los condicionamientos detallados en las respectivas Declaratorias de Impacto Ambiental** de las Etapas mencionadas, otorgadas por este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS).

Caminos de acceso al sitio de emplazamiento del puente:

En el EsIA no se especifican las condiciones de accesibilidad al sitio de ubicación de la obra, como tampoco las vías de comunicación implicadas, sólo se menciona brevemente, el incremento del tránsito sobre la ruta provincial N°40 a raíz del desplazamiento de los operarios y maquinarias (ruta donde tiene lugar el puente carretero). En caso de utilizar caminos existentes, finalizada la etapa constructiva, dichos caminos se deberán acondicionar y dejar en igual o mejor estado al originalmente encontrado previo a la ejecución de las obras. Del mismo modo corresponderá restaurar y recomponer cualquier equipamiento que haya sufrido deterioro producto de las actividades constructivas. En el PGAYs, se hace referencia al Programa de Manejo de Circulación, mencionado dentro del Programa de Seguridad e Higiene el cual no tiene un apartado propio donde se desarrollen sus implicancias y alcances. En la referencia se describen una serie de medidas a implementar, aclarando que la responsabilidad de implementar y auditar el cumplimiento de dicho programa, estará a cargo del personal técnico del área de seguridad e higiene del Contratista y de la inspección de la obra por parte del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos. Por ello, se **deberá cumplimentar el Condicionamiento Específico** sustanciado en el ítem **2.d**.

Camping Ernestina:

En las inmediaciones del emplazamiento del puente, sobre margen derecho y aguas abajo del Río Salado se encuentra el camping Ernestina, de aproximadamente 8 hectáreas, el cual provee de las principales actividades recreativas que tienen lugar en la localidad homónima. Por lo mencionado, las actividades constructivas deberán desarrollarse considerando a este sector como un área sensible debiendo:

- Controlar la generación de vibraciones (amplitud y frecuencia), que pudieran generar daño en las construcciones.
- Reducir el ruido al mínimo e indispensable, evitando perturbar a la población que hace uso del espacio, cumplimentando la normativa vigente en materia de ruidos molestos.
- Controlar la emisión de material particulado.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos.
- El presente informe se circunscribe a las obras referidas a la construcción del nuevo puente correspondiente al proyecto **"Plan Maestro Integral del Río Salado. Etapa 4-2 Puente Carretero S/ Río Salado Tramo**

Lobos -25 de Mayo e/ Est. Ernestina-Elvira", descritas en el punto 2, en el marco de la obra Ampliación de la capacidad del cauce del Río Salado, Tramo 4 -Etapa 2 que cuenta con Declaratoria Ambiental Resolución: 1067/18, otorgada por el Organismo Provincial ambiental competente (OPDS) el mismo forma parte del "Proyecto global de canalización del Río Salado en el marco del Plan Integral de la Cuenca del Río Salado a ejecutarse en los partidos de Lobos, Roque Pérez y 25 de Mayo"

- Tanto el Plan de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la fase de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; podrán ser modificadas por este Organismo de Estado.
- El MIySP será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Contingencias y de Gestión Ambiental en la etapa constructiva y de abandono del proyecto. Asimismo, deberá comunicar a este Organismo de Estado y a las Municipalidades de 25 de Mayo y Lobos sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
- Previo al inicio de la etapa operativa, se deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona del puente, a fin de evitar situaciones de riesgo en el área de influencia directa.
- Se deberá informar a este Organismo sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
- El MIySP deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- El MIySP deberá comunicar y acreditar ante este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente informe.
- El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El **Artículo 22° de la Ley General del Ambiente N° 25.675** y el **Artículo 19° de Ley de Pasivos Ambientales N° 14.343** establecen la obligación de contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la re-composición del daño que la actividad pudiere producir o integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación. Corresponde al interesado observar las reglamentaciones del Poder Ejecutivo Nacional y demás normas que la Autoridad Ambiental Nacional adopte en la materia, teniendo en cuenta el riesgo que su actividad represente para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos.
- En el marco de la **Resolución 557/19**, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de **Participación Ciudadana** al proyecto motivo de los presentes. El informe presentado por el MIySP: "**Plan Maestro Integral del Río Salado. Etapa 4-2 Puente Carretero S/ Río Salado Tramo Lobos -25 de Mayo e/ Est. Ernestina-Elvira"**", ubicado en los Partidos de 25 de Mayo y Lobos, fue publicado desde el día 04/08/2021 hasta el día 24/08/2021 **no habiéndose recibido opiniones ni observaciones.**
- En el marco de la **Resolución 492/19**, dentro del orden 45, 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.
- 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.

