



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2021 - Año de la Salud y del Personal Sanitario

Informe

Número:

Referencia: EX-2021-03631715- -GDEBA-DPEIAOPDS -ANEXO I

Anexo I

I. ANTECEDENTES

En 2011 la Dirección Nacional de Vialidad licitó la obra Prolongación de Autopista R. Balbín, Tramo distribuidor Ensenada (Diag. 74) – Empalme Ruta Provincial N°11 y Readequación del Camino Rivadavia. Las tareas correspondientes se iniciaron en Diciembre de 2013 pero posteriormente, por temas contractuales, las actividades se paralizaron desde Diciembre de 2015 hasta Noviembre de 2017 y finalmente la obra se paralizó a partir de julio de 2018. A raíz de una demanda promovida por un grupo de vecinos con relación a la obra mencionada en el párrafo anterior, el 21 de Diciembre 2018 el Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo N°3 de la Plata dictó una medida cautelar resolviendo, entre otras cuestiones, que la Dirección Nacional de Vialidad : "... suspenda la continuación de todo avance de la obra, hasta tanto se encuentre debidamente garantizada la información pública completa y acabada, a la comunidad implicada por el proyecto así como la participación ciudadana a través de los mecanismos pertinentes establecidos por la legislación...".

Atento a ello y en el marco de las Leyes N°11723 sobre Protección, Mejoramiento y Restauración de los Recursos Naturales y del Ambiente y N°13569 sobre Audiencias Públicas OPDS convocó a una Audiencia Pública que se desarrolló en 3 sesiones los días 21, 23 y 24 de Septiembre del 2020. En esta Audiencia Pública, que se desarrolló en modo virtual, participaron representantes de los municipios, empresas del área de influencia, representantes de la Dirección Nacional de Vialidad, vecinos involucrados con la demanda y habitantes de la zona en general. Los participantes que manifestaron su desacuerdo con el proyecto que se licitó en 2011 cuestionaron principalmente la afectación al Parque Martín Rodríguez y al Bañado Maldonado y manifestaron su preocupación por las inundaciones sufridas. También se reclamó una línea de base ambiental de suelos y agua y profundizar el estudio sobre fauna, y se cuestionó el Estudio Hidráulico.

Con referencia al Camino Rivadavia los concurrentes a la Audiencia refirieron la importancia de la conectividad, destacaron el mal estado en que se encuentra, y se recalcó su siniestralidad. Con fecha 17/09/2020, la Municipalidad de Ensenada, presenta un escrito requiriendo "la JUSTA ADECUACION de la medida cautelar que permita la continuación de los trabajos sobre el camino de acceso".

En este escrito se manifiesta: “el hecho que resulta necesario cumplir con el insoslayable imperativo de salvaguardar la seguridad pública actualmente comprometida por el deficiente y peligroso estado del Camino Rivadavia, posibilitar la realización de obras imprescindibles sobre el mismo, que de ningún modo afectan el sentido y fundamento del despacho cautelar dictado oportunamente”.

Se agrega en el escrito que debido a la paralización de las obras decretada en su momento la mencionada zona se encuentra en “pésimas condiciones de seguridad y transitabilidad, con ocurrencia de modo frecuente de siniestros viales, como asimismo la existencia de otras circunstancias desfavorables y de riesgo”.

Señala que el Camino Rivadavia es hoy la principal ruta de acceso portuaria, y que es habitual el intenso tránsito pesado por el mismo, agregando además que “es dable resaltar que las principales operaciones que se desarrollan en el Puerto consisten en el transporte de carbón residual de petróleo a la terminal de graneles sólidos de Copetro S.A., procedentes de la refinera de Repsol YPF, La Plata y Shell en Dock Sud; así también se transportan sustancias químicas y combustibles como soda cáustica líquida, nafta virgen y Mtbe, Bobina de acero y otros productos, bienes y servicios que se producen y o requiere una ciudad donde se asienta buena parte de la actividad industrial de nuestra nación”; así como también que “Este tránsito continuo y esencial, máxime en el marco de una Pandemia cuyos límites temporales no pueden aun fijarse, exigen poder continuar las obras del referido Camino, que evite el no deseado incremento exponencial de graves accidentes y desenlaces fatales, con los consiguientes perjuicios por derrames de sustancias peligrosas producto de la rotura de los camiones de transporte ante un impacto” .

Con fecha 26 de Noviembre del 2020 se emitió una sentencia que hace lugar al pedido efectuado por la Municipalidad de Ensenada con fecha 17/09/2020 (bajo exclusiva responsabilidad de la parte demandada), disponiéndose la adecuación de la medida cautelar dictada el 21/12/2018 a los fines de que puedan reanudarse o bien iniciarse las obras de repavimentación y construcción de una segunda calzada del Camino Rivadavia, incluídas en la Sección I del proyecto individualizado como “Autopista Dr. Ricardo Balbín. Tramo: Distribuidor Ensenada- Emp. R.P n° 11. Sección I: Distribuidor Ensenada- Av. Del Petróleo y Acceso Portuario Camino Rivadavia. Sección II: Av. Del Petróleo- Emp. R.P. n° 11”, dejándose sentado que ninguna de las obras que se reanuden o bien se inicien con motivo de la presente pueden dañar al Parque Martín Rodríguez.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Las obras que se analizan en este expediente consisten en:

1. Construcción de un tramo de la Autopista Balbín que se emplazará entre la intersección de esta Autopista con la Ruta Prov. N.º 11 (Prolongación de Diagonal 74 de la Ciudad de La Plata) y la intersección de la misma Autopista con el Camino Rivadavia El tramo a construir tendrá una longitud de 1243.68 metros. Se construirán también dos ramas para la vinculación de la Autopista Balbín con la Ruta Prov. N.º 11 (Diagonal 74).

2. Repavimentación y construcción de segunda calzada de la Ruta Provincial N°13 (Camino Rivadavia) entre la Avenida 120 de la Ciudad de La Plata y la Ruta Provincial N°15 (Avenida Bossinga) en el Partido de Ensenada, incluyendo la construcción de un Altonivel del Camino Rivadavia sobre la traza de la Autopista Balbín. Para vincular el Camino Rivadavia con la Autopista Balbín se construirán dos ramas y dos rulos.

II.1. Autopista Balbín.

Conforme los planos presentados se construirán dos calzadas, una por cada sentido de circulación, con dos trochas cada una. Las calzadas, pavimentadas en concreto asfáltico, serán de 7.30 m de ancho y tendrán una pendiente transversal única del 2%. La banquina externa de estas calzadas será de 3,00m de ancho, de los cuales 2,50 m será pavimentados y el resto será de suelo. La pendiente transversal para la banquina pavimentada sigue la pendiente de la calzada principal en 2%, mientras que la banquina de tierra tiene un peralte del 4%. La banquina interna será

pavimentada 1,20m a cada lado del separador tipo new jersey que se colocará separando los sentidos de circulación. Las dos ramas de enlace de la Autopista Balbín con la Diagonal 74, complementan a las ramas y rulos actualmente existentes. Sus calzadas serán de concreto asfáltico en 4,50m de ancho con una pendiente transversal de 2%; la banquina externa será de 2,50m de ancho con el primer 1,50m pavimentado en concreto asfáltico, y con la misma pendiente transversal que la calzada, y el restante 1,00m de suelo vegetal con un 4% de pendiente. La banquina interna es de 0,50m también en concreto asfáltico, conformando una estructura conjunta de 6,50m, con la misma pendiente transversal que la calzada. El EslA señala que “La ampliación del cruce a nivel del ferrocarril de la Diagonal 74 está también proyectada en el empalme de la rama 3 con dicha avenida” (Pág. 35 de la Información Ampliatoria IF- 2021 - 04646050 – GDEBA – DGAOPDS), sin brindar mayores precisiones. Una obra de esas características requiere la conformidad de la Administración de Infraestructura Ferroviaria.

II.2. Ruta Provincial 13 (Camino Rivadavia).

Las características de las diferentes zonas que atraviesa la Ruta y el ancho de camino existente determinaron la adopción de distintas secciones transversales para la obra vial a ejecutar:

Calle 120 - Avenida 122: Se proyectaron 2 calzadas de 9 metros de ancho cada una, con separador central de 2 metros de ancho. El ancho de la zona de camino no permite colectoras. Por ello solo se prevé la ejecución de dos carriles pasantes y uno de estacionamiento y paradas de micros. Avenida 122 - inicio Alto Nivel sobre la Autopista Balbín (Prog.959,50): Se proyectaron 2 calzadas de 7,50 metros de ancho cada una y calles colectoras laterales de 6 metros de ancho. El separador de las calzadas principales tendrá 2 metros de ancho. También las calles colectoras están separadas de las calzadas principales por un espacio verde de 2.00 metros.

Las colectoras tienen la finalidad de mejorar la transitabilidad, separando el tránsito vecinal del pasante ya que se trata de un tramo netamente urbano, con importante tránsito vecinal y comercial. Las colectoras se diseñaron además para permitir el desagüe pluvial de las viviendas frentistas, cuya situación altimétrica está adecuada a las de las calles laterales, que se encuentran por debajo del nivel del Camino Rivadavia. En los cruces de las calles 126 y 130 se cortan los separadores centrales y laterales para facilitar la interrelación entre las calzadas principales del Camino Rivadavia (R.P.13), las colectoras, y las tramas de los pavimentos urbanos de los barrios aledaños.

Fin Alto Nivel (prog.1793,50) - Camino Vinculación con R.P.Nº215: el tramo es de características netamente rural ya que sobre la margen derecha se ubica el Parque Municipal Martín Rodríguez, en tanto que a la izquierda se encuentra una llanura baja, muy proclive a inundarse correspondiente al bañado de Ensenada. Por ello se adoptó un perfil tipo rural, con 2 calzadas de 7 metros de ancho cada una, separadas por doble baranda Flex Beam (con separación de postes de 1.91 metros), con banquetas interior y exterior pavimentadas de 0.50 metros y 2.50 metros de ancho respectivamente. La banquina exterior está limitada por cordones emergentes tipo A.

Los desagües pluviales se materializaron mediante dos canales laterales abiertos de sección trapezoidal revestidos en hormigón con alcantarillas longitudinales que permiten la conducción hasta el receptor final. Se mantendrá el eje actual de camino. Camino vinculación con R.P.Nº215 - Avda. Bossinga: Se trata de una zona urbana con un escaso ancho de la zona de camino por lo que se adoptó un perfil de 2 calzadas de 7,50 metros de ancho cada una con separador central de 2 metros de ancho. La rasante se proyectó en función de los umbrales frentistas.

II.3. Altonivel de la Ruta Provincial 13 sobre la traza de la Autopista Balbín.

Estará conformado por dos puentes de hormigón, uno para cada sentido de circulación del Camino Rivadavia, con una longitud de 50 m cada uno. Cada puente tendrá dos tramos de 25 m de luz y en sus extremos se construirá una losa de aproximación de 6 metros. Transversalmente, cada uno de esos Puentes contempla una Banquina Derecha (Externa) de 1,50m, más 3 Calzadas de Circulación de 3,65m c/u y más una Banquina Izquierda (Interna) de 0,50m.

El Ancho Total de la Calzada de cada Puente es de 12,95m. Sobre ambas banquetas se colocarán defensas vehiculares. Sobre la banqueta derecha podrán circular peatones por lo que se colocarán también defensas peatonales. Las obras para el alto nivel se desarrollarán en una longitud de 834 m comprendiendo terraplenes de acceso y puentes. Los terraplenes alcanzarán un altura máxima de aproximadamente 10 metros sobre el terreno natural.

El cruce alto nivel del camino Rivadavia se proyectó con gálibo sobre la AU Balbín de 5.10m medidos desde el punto más alto de la calzada al fondo de viga. Las pendientes de acceso al puente son del 3.5% sentido hacia Ensenada y de 3.00% sentido hacia la ciudad de La Plata. Sobre el puente se proyectó una curva vertical parabólica simétrica de 200m de longitud. En este altonivel se construirán dos ramas y dos rulos para enlace del Camino Rivadavia con la Autopista Balbín.

Estas estructuras tendrán las siguientes características: Ramas de enlace: Sus calzadas serán de concreto asfáltico en 4,50m de ancho con una pendiente transversal de 2%; la banqueta externa será de 2,50m de ancho con el primer 1,50m pavimentado en concreto asfáltico, y con la misma pendiente transversal que la calzada, y el restante 1,00m de suelo vegetal con un 4% de pendiente. La banqueta interna es de 0,50m también en concreto asfáltico, conformando una estructura conjunta de 6,50m, con la misma pendiente transversal que la calzada. Rulos: tendrán calzadas de hormigón en 4,50m de ancho con una pendiente de 2%, la banqueta externa de 2,50m con el primer 1,50m pavimentado en hormigón, con la misma pendiente transversal que la calzada, y el restante 1,00m de suelo vegetal con un 4% de pendiente. La banqueta interna es de 0,50m también en hormigón con la misma pendiente transversal que la calzada.

III. SUELOS.

La mala calidad del primer manto de suelo existente podría provocar importantes asentamientos diferenciales al construirse la obra por lo que este manto debe ser remplazado para formar un plano de trabajo estable. Así toda base de asiento de los terraplenes, sean de calzada principal o de ramas y rulos, será excavada y reemplazada con suelo de mejor calidad como máximo en 1 m de profundidad. En las inmediaciones de los puentes y en zona de terraplenes de gran altura se reemplazará el suelo en aproximadamente 2,50m a 3,50m de profundidad.

Para los terraplenes inherentes al Alto-Nivel del camino Rivadavia, para el proyecto de excavación y terraplén para reemplazo de suelo se procederá de la siguiente manera: En el sector de muro de escamas adyacente a los estribos del puente, se deberá reemplazar en su totalidad el manto de suelo compresible (Prof: 3.50 m reflejados en los sondeos realizados en coincidencia con las fundaciones de los puentes) en todo el ancho del muro de escamas y en una longitud coincidente con el largo de los flejes del muro, contemplando para dichas medidas de reemplazo de suelo un sobrecancho perimetral de 2.00 m. A partir del reemplazo mencionado en el párrafo anterior (fuera de los flejes del muro de suelo estabilizado mecánicamente) se deberá reemplazar el manto de suelo compresible en todo el ancho de la base de asiento y en una profundidad de 2.50 m, en el sector de terraplenes de gran altura pertenecientes al Distribuidor del Camino Rivadavia. Dicha profundidad de reemplazo se extenderá en una longitud coincidente con una altura de terraplén de hasta 6.00 m respecto del terreno natural (del orden de los 150 m).

Desde este punto, el reemplazo de suelo formará una cuña longitudinal hasta el empalme del terraplén con la calzada existente (Prog. 0+950) donde la profundidad de reemplazo será de 1.00 m, para todo el ancho de la base de asiento. En los rulos del Distribuidor, el reemplazo de suelo será escalonado, dividiendo la longitud del rulo en tres partes, la parte contigua a la traza de la Autopista Ricardo Balbín se efectuara en 1.00 m de profundidad, mientras que la zona contigua al puente del camino Rivadavia en 2.50 m de profundidad. La zona intermedia del lazo del rulo, el reemplazo de suelos tendrá una profundidad resultante del valor promedio de las profundidades citadas. El Contratista deberá informar en el Plan de Gestión Ambiental sobre los recaudos a adoptar para un manejo sustentable del suelo extraído y su depósito final.

IV. SITUACIÓN ACTUAL.

El Camino Rivadavia (R.P.13) es uno de los principales accesos a la ciudad de Ensenada desde la Autopista AU Balbín (Buenos Aires - La Plata), y la misma ciudad de La Plata. Por su traza, salen aparte del movimiento de tránsito liviano, el transporte de mercancías provenientes del Puerto, de la Destilería YPF, de las areneras, de Zona Franca, y de Astilleros Río Santiago. En el EsIA se informa que a ambos lados del Camino Rivadavia existen al comienzo y al final, viviendas, comercios y servicios, y que en su porción central la traza es prácticamente rural con presencia de algunas industrias de gran envergadura: Petroquímica General Mosconi; GESA: varios predios destinados a uso industrial, un predio de la Municipalidad para hacer un Predio Ferial y un futuro Polideportivo (coincidente con la zona destinada a obrador), etc.

Para una mejor descripción divide la traza en 3 sectores: 1. Calle 120 y Calle 127 2. Calle 127 y Remedios de Escalada (Prog. 1.793,50 – 3.900) 3. Remedios de Escalada y Avenida Bossinga. Los sectores 1 y 3 corresponden a trama urbana, en el primero existe más espacio para la duplicación de calzadas. En el EsIA se señala que se han relevado nuevas construcciones que si bien no interfieren en el proyecto pertenecen a la zona de influencia directa; también se observan nuevas instalaciones correspondientes al Corralón Municipal y a la Secretaría de Obras y Servicios Públicos en la intersección del Camino Rivadavia y la Av. N.C. Kirchner (Ruta Provincial N°215).

También se destaca que las modificaciones ocurridas en los últimos años refuerzan la necesidad de esta obra ya que se trata de incremento del tráfico por nuevas instalaciones y consecuentemente deterioro en la vía. Asimismo expresa que se observa un claro deterioro en el estado de la vía, baches y mal estado de la calzada. Cabe destacar también que en el EsIA se informa que “Se ha identificado como en riesgo este monumento dedicado a la Virgen de Luján en la zona urbana del Camino Rivadavia entre Remedios de Escalada y Güemes”, por lo que se deberá incluir en el Plan de Manejo Ambiental específico una propuesta de emplazamiento definitivo del mismo, consensuada con la comunidad.

V. EXPROPIACIONES

Se informa en el EsIA que el proyecto presentado no involucra expropiación de viviendas particulares. Para el Camino Rivadavia se registran las siguientes situaciones: Se produce una afectación en la zona de la Rotonda donde se ubica el retorno de la Progresiva 2700. En el EsIA se estima que, aunque su impacto es irreversible, su valoración es baja dado que la afectación es mínima desde el punto de vista del uso de la tierra. En jurisdicción de Propulsora Siderúrgica SAIC existe una restricción de dominio de 20 metros a lo largo de la traza proyectada de la Obra. Dentro de la Fracción 142A existen edificaciones que se encuentran alcanzadas por la restricción.

VI. FORESTACIÓN

En el EsIA se informa que se ha realizado un relevamiento de árboles en el Camino Rivadavia. Se señala que “Las medidas de mitigación abarcan procedimientos previstos en el Pliego Particular de Condiciones y Especificaciones Técnicas, en el Art. N° 51 “ARBOLES A RETIRAR” y en el Art. N° 52 “PLAN PARA LA REFORESTACIÓN Y ADECUACIÓN PAISAJÍSTICA”, estableciendo que el Proyecto Ejecutivo del Plan de Reforestación Compensatoria y Adecuación Paisajística, se desarrollará mediante la plantación de especies arbóreas con una tasa de reposición 3x1 de aquellos ejemplares que efectivamente se tengan que erradicar conforme lo determine el inventario forestal.

Posteriormente, con fecha 20 de Marzo del 2017, se celebró un Convenio entre la DNV y el Municipio de Ensenada aprobado por Resolución DNV N°520/2017. En dicho convenio se fijan nuevas cláusulas para ser aplicadas al proyecto en su totalidad dejando establecido en la Cláusula Sexta de este Convenio, que la forestación compensatoria deberá ser con una tasa de 5 x 1”. Sobre este particular la Dirección de Recursos Naturales de OPDS recomienda que “... las especies a seleccionar sean en un todo de acuerdo a la descripción del ambiente asociado, en lo posible especies nativas o autóctonas de la región rioplatense. Se recomienda además aplicar al Plan Nativas Bonaerenses aprobado por Res. 298/2020 de este Organismo Provincial”.

VII. DESAGÜES.

En el EsIA se señala que “La planificación de las obras de cruce de los desagües pluviales se ha realizado con la consigna de garantizar la transparencia de la obra vial respecto de los desplazamientos de los excedentes superficiales para un evento extremo de recurrencia centenaria, sin que para ello se requiera un nivel de inundación del lado de aguas arriba, que pueda comprometer la seguridad de viviendas y calles de los sectores urbanos próximos a la Autopista”. La autopista se interpone en la zona del bañado de Ensenada, que en eventos de recurrencias muy altas como el adoptado para el diseño, se comporta como un único frente de inundación.

El sistema de cruces de los desagües, fue proyectado para asegurar que, ante un evento como el mencionado anteriormente, el conjunto de obras del tramo, permita el paso del excedente superficial total, sin que para ello se requiera un nivel de inundación inaceptable”. También en el EsIA se informa que “.....el Tramo del Proyecto considerado cuenta con la aprobación del Proyecto por parte de la Dirección Provincial de Hidráulica del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos. Disposición 2020-143 – GDEBA - DPHMIYSPGP, y que “La Autoridad del Agua se ha expedido respecto de la Factibilidad Hidráulica, cuya gestión gira bajo el Expediente N° 2406-6189/2014, mediante el IF-2021-01667878 GDEBADPTGARHADA que expresa la no objeción al Proyecto Hidráulico”.

Se deberá garantizar también que las obras proyectadas no provoquen una disminución de los caudales que naturalmente alimentan el bañado existente al Noroeste del Camino Rivadavia.

VIII. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Desde el día 5/02/2021 hasta el 25/02/2021 se ha publicado en la página web de OPDS el Informe presentado por Vialidad Nacional: "Adecuación del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Autopista Dr. Ricardo Balbín (Buenos Aires - La Plata), empalme Ruta 11, Tramo: Mejoramiento Camino Rivadavia, Tramo: Distribuidor Ensenada – Empalme Camino Rivadavia", no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico: participacionciudadana@opds.gba.gov.ar, el cual se encuentra publicado a tales efectos.

IX. IMPACTOS

En el EsIA se identifican las actividades vinculadas al proyecto y los potenciales que se transcriben a continuación:

Para la ETAPA de CONSTRUCCIÓN : - Instalación de obrador - Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias - Transporte de Insumos, Materiales y Equipos - Desmantelamiento de Obrador

Para la ETAPA de MANTENIMIENTO: - Funcionamiento del Sistema Vial – Tránsito - Proceso de Mantenimiento

De la documentación presentada se concluye que:

Impactos Positivos potenciales: La mejora de la red vial supone un impacto positivo alto sobre las localidades y las áreas rurales del área de influencia directa pero también del área de influencia indirecta que trabaja en la zona. Específicamente de la zona industrial y el Puerto donde se concentran las mayores actividades. La región contará con un sistema vial adecuado, evitándose pérdidas económicas y sociales. Se puede señalar que habrá un beneficio de magnitud elevada sobre las personas al disminuir la probabilidad de accidentes en el tramo y mejoras en la accesibilidad a las zonas de trabajo, establecimientos religiosos, educativos y a los servicios sociales de emergencia. Las mejores condiciones de transitabilidad redundarán en un beneficio para el transporte y comercialización de los productos, mejorando las actividades económicas de la región.

Impactos Negativos potenciales Durante la etapa constructiva del proyecto se ejecutarán acciones que tendrán efectos puntuales y transitorios, pero de baja magnitud e importancia, sobre algunos componentes del medio natural y del medio antrópico, que pueden ser controlados a través de medidas de prevención y mitigación.

X. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.

En el EsIA se informan las medidas recomendadas para mitigar los impactos ambientales negativos generales del proyecto. Las medidas vinculadas con el “efecto barrera del Camino Rivadavia” se incorporaron directamente al proyecto de ingeniería. La Forestación Compensatoria ya mencionada es otra de las medidas de mitigación. Además, se exponen medidas de mitigación asociadas a las actividades o acciones impactantes más específicas del proyecto que tendrán efectos ambientales sobre algún componente del Medios Natural o Antrópico en particular. Estas medidas deberán ser incorporadas en los Programas del Plan de Manejo Ambiental. Plan de Manejo Ambiental El EsIA evaluado presenta en el Capítulo 6 los lineamientos de un Plan de Manejo Ambiental que el Contratista debe cumplimentar para prevenir, mitigar o compensar los impactos negativos y potenciar los positivos, identificados en la Evaluación Ambiental y Social del proyecto. Dichos lineamientos constituyen una base general para que la Contratista desarrolle el Plan de Manejo Ambiental definitivo y específico para la obra en cuestión, que incluya las medidas de mitigación y los programas de seguimiento de las mismas y de monitoreo del medio físico.

XI. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

1. Previo a todo trámite, la Dirección Nacional de Vialidad deberá expedirse específicamente sobre el proyecto analizado en el presente, denominado “Autopista Balbín. Tramo Diagonal 74 (Progresiva 0.00) – Camino Rivadavia (Progresiva 1200) y Camino Rivadavia desde Avda 120 (Progresiva 0.00) hasta Av. Bossinga (Progresiva 5030)”, emitiendo el acto administrativo correspondiente.

2. La Dirección Nacional de Vialidad deberá solicitar a la Contratista un Plan de Gestión Ambiental específico para la etapa de construcción, que se encuentre en concordancia por la normativa de Dirección Nacional de Vialidad (MEGA) y que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrollados. Este Plan deberá ser presentado a OPDS antes del comienzo de los trabajos y deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Organismo. El Plan de Gestión 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.

3. Asimismo la Dirección Nacional de Vialidad deberá contar con un Plan de Gestión Ambiental específico para la etapa de operación y mantenimiento, que contemple los requerimientos solicitados en el párrafo anterior.

4. Desarrollar un programa de Monitoreo Ambiental, para la etapa constructiva y operativa, 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 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.

5. Previo al inicio de las obras, la Dirección Nacional de Vialidad deberá garantizar que la Contratista implemente 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; que contemple las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana.

6. La Contratista deberá contar, previo al inicio de las obras, con la autorización de explotación del recurso de agua subterráneo y la aptitud hidráulica de la nueva traza y obras de arte, de acuerdo a la Resolución N.º 2222/19 y complementarias otorgada por la Autoridad del Agua (A.D.A) e incluir

las medidas correspondientes en el Programa de Procedimientos Específico.

7. Contar con las autorizaciones municipales correspondientes para la instalación de obradores, principal y secundario, planta de hormigón y/o asfalto. Contar con 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. Contar con las autorizaciones otorgada por la Autoridad del Agua (A.D.A) según Resolución N.º 2222/19. Asimismo, presentar ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible la correspondiente la Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)

8. En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón, se deberá contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas generadoras de dichos materiales.

9. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los Municipios, vinculado a la gestión a implementar con los materiales, escombros y sobrantes de la actividad, remoción de banquetas y calzadas y producto de las tareas extractivas de poda y desmalezado, en función de sus características, y la elección de los sitios escogidos para su disposición final, cumplimentando la legislación vigente y 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 del este Organismo.

10. Contar con un Programa de Ordenamiento Vial aprobado por la inspección de obra y consensuado con el municipio; considerando de particular relevancia los puntos sensibles identificados en el EIA.

11. Coordinar alternativas, desvíos y modificaciones de tránsito, contemplando las actividades vinculadas al proyecto y la duración del mismo que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana: reducción, obstrucción y desvío de la calzada. Contemplar recaudos específicos respecto al número diario de camiones que exige las actividades de excavación y movimiento de suelo. La difusión con anterioridad a la comunidad debe ser lo prioritario. Se deberá contemplar la señalización correspondiente, para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente.

12. Certificar que las canteras que se explotarán para la obtención de materiales necesarios para la obra cuenten con la Declaración de Impacto Ambiental vigente, según, Decreto 968/97 (Ley Nacional N° 24.585,), otorgada por la Autoridad de Aplicación.

13. La contratista deberá definir los sitios de depósitos de suelo resultado de las excavaciones y contar con los permisos correspondientes. La Contratista será responsable y deberá incluir en el Programa de Medidas Específico, el procedimiento y las medidas adecuadas para el traslado y descarga final fuera de la zona de obra.

14. Contar con la totalidad de los permisos de paso homologados por los organismos competentes y acuerdos de paso y servidumbre sobre los terrenos públicos y/o privados en caso que sean afectados por el proyecto

15. Contar con la correspondiente autorización de ADIF para las obras descriptas en la Pág. 35 de la Información Ampliatoria, IF- 2021 - 04646050 – GDEBA – DGAOPDS, referidos a “la ampliación del cruce a nivel del ferrocarril de la Diagonal 74, también proyectada en el empalme de la rama 3 con dicha avenida”

16. Contar, previo al inicio de las obras, con los permisos, autorizaciones o acuerdos respecto a las restricciones de dominio, expropiaciones, afectaciones y/o relocalización de viviendas y/o comercios afectadas tramitados ante la autoridad correspondiente.

17. Contar con un Programa de Manejo y Procedimientos de Interferencias de servicios, que incluya cronograma de actividades, asignación de responsabilidades, y comunicación a la comunidad

afectada. Dicha documentación deberá constar en obrador, junto con los avisos y/o autorizaciones pertinentes.

18. Se deberán incluir las medidas a adoptar a fin de proteger el monumento dedicado a la Virgen de Luján, ubicado en la zona urbana del Camino Rivadavia entre Remedios de Escalada y Güemes, en caso de realizar modificaciones se deberá contar con el acuerdo del municipio consensuado con la comunidad.

19. La Contratista deberá informar a esta Dependencia 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.

20. 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 informarlo ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible.

XII. OBSERVACIONES

1. Se deja constancia que el presente informe se basa en los datos consignados en la documentación presentada ESUCO S.A. - HELPORT S.A. UTE.

2. Tanto el Plan de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción y operación, 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.

3. Implementar las medidas necesarias a fin de garantizar que las obras proyectadas no provoquen una disminución de los caudales que naturalmente alimentan el bañado existente al Noroeste del Camino Rivadavia.

4. La Contratista será responsable de cualquier perjuicio que se registre en el área de influencia del proyecto, debiendo implementar las acciones de reparación tendientes a restaurar o recomponer el ambiente y/o los recursos naturales y/o artificiales que hubieren sufrido daños como consecuencia de su intervención.

5. La Contratista de la obra deberá comunicar y acreditar ante la Dirección de Vialidad Nacional y este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.

6. La Dirección Nacional de Vialidad será responsable de la capacitación y del cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Gestión Ambiental en la etapa constructiva, operación y mantenimiento del proyecto.

7. Sin perjuicio de las consideraciones expuestas en la presente, la firma adjudicataria deberá cumplir con las pautas establecidas en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA 2007), condicionamientos y observaciones desarrolladas en este informe y demás especificaciones técnicas ambientales generales que se desarrollan en el EIA, y normativa aprobada por la Dirección Nacional de Vialidad.

8. El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.

9. 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. En la misma línea la Ley N° 14.343, de pasivos Ambientales, establece en

su artículo 19 la obligación de contratar un seguro de cobertura con entidad suficiente para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que la obra pudiere producir.

10. La Re Forestación del lugar: la Municipalidad de Ensenada celebró un convenio con la Dirección Nacional de Vialidad en el que se amplía la cantidad de árboles a plantar en relación a los que se extraigan de 5 x 1. Se recomienda solicitar asesoramiento del OPDS, en el marco del programa "Nativas Bonaerenses".