

## **Anexo I**

### **I. ANTECEDENTES Y OBJETIVO DEL PROYECTO**

El proyecto que se evalúa consiste en la construcción de la conexión del Tramo: La Plata – Hudson (T1) de la Autopista Bs.As.-La Plata, con el Camino Parque Centenario (RP N°14) a la altura de la localidad de City Bell. Sobre este camino, a la altura del Parque Ecológico Municipal de La Plata, finaliza el tramo de 2.100 metros en una intersección a nivel semaforizada.

En el año 1979 la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección de Vialidad Provincial licitó la obra correspondiente a la Autopista Buenos Aires - La Plata, dividiéndose en tres secciones: la primera entre el barrio de La Boca y Hudson, incluyendo el puente sobre el Riachuelo, la segunda entre Hudson y La Plata y la última desde el distribuidor cercano a la Avenida Martín García hasta la Avenida 9 de Julio. La construcción se inició en el año 1988 y finalizó en el año 2002. La superestructura correspondiente al futuro puente sobre la autopista (para la conexión de la bajada a City Bell) fue construida durante la ejecución del tramo Hudson-La Plata.

Es por ello que se considera al presente proyecto como la terminación de una obra inconclusa planificada originalmente hace 40 años.

### **UBICACIÓN DEL PROYECTO**

El proyecto se desarrolla sobre la Autopista Ricardo Balbín Bs.As.-La Plata, en la construcción de la conexión del Tramo: La Plata – Hudson (T1) de la Autopista, con el Camino Parque Centenario (RP N°14) a la altura de la localidad de City Bell. Sobre este camino, a la altura del Parque Ecológico Municipal de La Plata, finaliza el tramo de 2.100 metros en una intersección a nivel semaforizada.

Parte del área del proyecto transcurre por dos Áreas Naturales Protegidas de jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, el Parque Provincial y Reserva de Biósfera Pereyra Iraola y la Reserva Provincial Punta Lara Este sector, se identifica catastralmente como Circunscripción 4, Parcela 3b. Asimismo en la zona de proyecto se encuentra otra área de jurisdicción municipal, el Parque Ecológico Municipal de La Plata.

### **ACTUACIONES VINCULADAS**

Se registran las siguientes actuaciones vinculadas al proyecto, según EE GDEBA:

- 26/7/2019 Ingresó al Organismo el Informe de Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Sugerencia de Estudios y Proyectos de la Dirección de Vialidad, para la evaluación y emisión de Disposición correspondiente (orden 11/GDEBA).
- 8/8/2019 Este área técnica de Evaluación Ambiental solicita la intervención de Áreas Naturales Protegidas, para que vierta su opinión y consideraciones necesarias con respecto a las restricciones y afectaciones que la obra puede causar, debido a que el proyecto se desarrolla en la parcela identificada como Circunscripción 4, Parcela 3B,

la cual integra la Reserva de Biosfera Pereyra Iraola, y en la zona de influencia se sitúan la Reserva Provincial Punta Lara y el Parque Ecológico.

- 29/8/2019 la Dirección Provincial de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental Territorial, produce informe a través de sus áreas técnicas manifestando que no hay objeciones al mismo; el informe concluye (orden 26 GDEBA):

*“Habiendo procedido a analizar la información disponible, desde esta instancia se observa que el proyecto es la culminación de una obra que no fue concretada en el momento de ejecución de la Autopista bs As La Plata. Que ya cuenta con la afectación por zona de camino para toda la traza proyectada que atraviesa las parcelas 3 b circunscripción 4 en los partidos de La Plata y Ensenada. Que la zonificación asignada dentro de la Reserva de Biosfera coincide con un área de transición tal como se elevara a UNESCO en 2007 zonificación que como ya se mencionó es compatible bajo los parámetros propuestos para este tipo de obra.*

*Que la zona del distribuidor del proyecto no interfiere con el sector de la Parcela 3b, en el partido de Ensenada que está afectada por la Ley 12 814, como reserva Natural Integral Punta Lara. Dado que ya descargó esa zona de afectación de camino del resto de la parcela. Que el proyecto pondera la necesidad de contar con conectores o pasos de fauna que comuniquen ambientalmente todo el trayecto de la obra. Por lo expresado y no habiendo objeciones que formular, elevo a usted las presentes a los fines de dar continuidad al trámite de aprobación del Estudio social ambiental, sugiriendo incorporar dentro de la declaratoria de impacto ambiental las medidas compensatorias propuestas obrantes en el presente informe”.*

La Dirección Provincial de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental remite el expediente para la prosecución del trámite 2/9/2019 (Orden 30 GEDEBA)

- 31 de julio de 2019 se dispuso (DI-41-2019-GDEBA-DPEIAOPDS) someter a consulta ciudadana el Estudio de Impacto Ambiental (EslA) del proyecto “Construcción de la Conexión de la Autopista Buenos Aires- La Plata, con el Camino Parque Centenario para acceso a City Bell”.

Bajo PV-2020-03504677-GDEBA-DPEIAOPDS se certifica que en el plazo establecido en la mencionada Disposición, no se han recibido opiniones ni observaciones fundadas al EslA sometido a consulta ciudadana.

- 12/08/19 Audiencia Pública: De acuerdo a lo establecido por el art. 7mo de la Res. OPDS 510/2018, el proyecto se sometió a la instancia de Participación Ciudadana, llevándose a cabo la Audiencia Pública el día 12 de agosto de corriente año. Autopista de Buenos Aires S.A (AUBASA) fue la autoridad convocante, dando cumplimiento con las exigencias de la convocatoria en los términos de la normativa vigente. Fueron invitados de manera personal autoridades y funcionarios públicos de áreas de incumbencia del proyecto, entre otros.

Se registraron como asistentes 72 personas y se inscribieron 23 participantes de los cuales 7 hicieron uso de la palabra.

Los profesionales especialistas de AUBASA y del Equipo realizador del estudio de Impacto Ambiental y Social describieron la situación actual del tránsito de la zona, las

características de la obra, aspectos e impactos ambientales significativos y las medidas de mitigación que se prevén llevar a cabo para minimizar el eventual impacto ambiental que produzca la obra. Uno de los aspectos abordados fue el relacionado con la cuestión hidráulica y se detallo que los sentidos de escurrimiento natural de la cuenca A° Martin y Carnaval (atravesados por la traza) y la red de drenaje superficial se minimizará mediante obras de desagües transversales y longitudinales que no interfieran con los cursos principales de agua.

Se presentaron medidas compensatorias como la incorporación de alcantarillas pasafauna, el control de la Acacia Negra, la reforestación en zonas puntuales de la traza, un control de ingreso a camino negro (ex ruta 19) y la adecuación del acceso a Estancia San Juan, en el Parque Pereyra Iraola, entre otros.

- 19/9/2019 Se solicitó incorporar información ampliatoria al Estudio de Impacto Ambiental, respecto de aspectos tales como, descripción de proyecto, proyecto hidráulico, obradores, canteras, autorizaciones del ADA, pasafaunas, plan de gestión y monitoreo. (Orden 36 gdeba)
- 6/12/19 Ingresó el Informe final a esta área técnica, con modificaciones según la información ampliatoria solicitada. Dicha documentación es la que se evalúa en el presente Informe.

## II. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

- **Parámetros de diseño:**

### **Calzada Principal**

**Ancho de calzada:** 7,30 m.

**Banquinas:** Externas de 3,00 m de ancho, pavimentadas en 2,50m.

**Radio mínimo deseable:** 1.000 m.

**Radio mínimo absoluto:** 500 m.

**Peralte:** 6% (máximo).

**Pendiente longitudinal:**

**En Ramas de Conexión:** 3.5% (máxima deseable)

**En Calzada Principal:** 3.5% (máxima deseable)

**Pendiente transversal:**

2% en Calzada

4% en banquina pavimentada

4% en banquina sin pavimentar

**Zona de camino:** 100 m (mínimo).

**Taludes:** Para los taludes externos se proponen las siguientes pendientes:

1:4 Para altura entre borde de banquina y cota de préstamo inferior a 3,00m.

1:2 Para la altura menciona entre 3,00m y 5,00 m, con baranda de seguridad.

1:1,5 Para la altura menciona mayor que 5,00 m, también con baranda de seguridad.

**Profundidad de Cunetas:**

Mayor o igual a 1,20 m entre Eje de Proyecto y Cota de Préstamo. En zonas peraltadas: mínimo 1,00 m entre Borde Exterior de la Calzada Interna a la curva y Cota de Préstamo.

**Ancho de Soleras:** Será variable en función del desarrollo del talud, con un valor mínimo de 3,00 m.

**Ramas y rulos en distribuidor con AU La Plata – Buenos Aires**

**Ancho de calzada:** 4,50 / 5,00 m s/ necesidad.

**Banquinas:** Externas de 3,00 m de ancho, pavimentadas en 2,50m. Internas de 1,50 m de ancho, pavimentadas en 0,50m

**Radio mínimo deseable:** 50 m.

**Radio mínimo absoluto:** 45 m.

**Peralte:** 6 % (máximo).

**Pendiente longitudinal:** 3,5 % (máxima deseable).

**Pendiente transversal:** 2% (calzada), 4% (banquina pavimentada), 4% (banquina sin pavimentar).

**Taludes:** Para los taludes externos se proponen las siguientes pendientes:

1:4 Para altura entre borde de banquina y cota de préstamo inferior a 3,00m.

1:2 Para la altura menciona entre 3,00m y 5,00 m, con baranda de seguridad.

1:1,5 Para la altura menciona mayor que 5,00 m, también con baranda de seguridad.

**Profundidad de Cunetas:**

Mayor o igual a 1,20 m entre Eje de Proyecto y Cota de Préstamo. En zonas peraltadas: mínimo 1,00 m entre Borde Exterior de la Calzada Interna a la curva y Cota de Préstamo.

**Ancho de Soleras:** Será variable en función del desarrollo del talud, con un valor mínimo de 3,00 m.

**Ramas en Intersección Canalizada con Camino Centenario**

**Ancho de calzada:** 4,50 / 7,30 m s/ necesidad.

- **Diseño Geométrico**

Los Parámetros de Diseño que se utilizaron para la construcción de la obra son:

- **Velocidad Directriz Acceso: 100 km/h**
- **Velocidad Directriz Autopista: 130 km/h**
- **Radio mínimo absoluto en curvas horizontales: 500 m**
- **Peralte máximo: 6 %**

- **Pendiente máxima deseable: 3.5 %**
- **Calzada bidireccional: 7,30 m de ancho**
- **Banquinas pavimentadas: 2,50 m de ancho**
- **Banquinas de tierra: 0,50 m de ancho**

Se contempla la realización de una doble calzada en el distribuidor de City Bell aproximadamente a 200 metros de la salida semaforizada, de manera de descongestionar la vía cuando el semáforo se encuentre en rojo. Esta posibilidad estará desarrollada en el Proyecto Ejecutivo, del mismo modo que los accesos y radios de las curvas de salida.

Se contempla la realización de cordón embutido protector de borde de pavimento en correspondencia con las banquetas.

- **Drenajes - Obras de Arte**

Desde el punto de vista hidráulico los cauces en la zona de proyecto presentan pendientes aceptables hasta su tránsito por las localidades involucradas. No obstante, el incremento de la impermeabilización de la superficie por el cambio de uso de suelo (pavimentaciones, urbanización) provocan anegamientos e inundaciones para recurrencias moderadas. Aguas abajo, en la cuenca baja, los cauces pierden pendiente longitudinal, dificultando el escurrimiento de excedentes de su propia cuenca hacia los mismos, originándose desbordes para recurrencias bajas.

De las modelizaciones realizadas se desprende que las alcantarillas y puentes proyectados, cuentan con capacidad suficiente para evacuar el caudal correspondiente a 100 años de recurrencia, con la condición de la cota máxima debido a la influencia de la sudestada, que para esta zona corresponde el valor 3.75 m IGN, convalidada por la ley 6254/60.

- La modelación efectuada para los caudales de 100 años de recurrencia y la premisa de diseño consistió en asumir que los tres puentes a instalar en los cruces con los cauces y las alcantarillas menores, no generen interferencia al escurrimiento hacia aguas arriba o sea que resulten totalmente permeables.
- Como seguridad adicional se consideró para definir la cota de fondo de viga de las obras de arte, una revancha de 0.50 metros por sobre los niveles líquidos obtenidos para 100 años de recurrencia.
- Para la recurrencia de 100 años se garantiza la no variabilidad del funcionamiento en la condición "con obra", respecto de las condiciones imperantes previas a la implantación de la misma.
- Uno de los aspectos abordados justamente fue el relacionado con la cuestión hidráulica y se detalló que los sentidos de escurrimiento natural de la cuenca A° Martín y Carnaval (atravesados por la traza) y la red de drenaje superficial se minimizará mediante obras de desagüe transversales y longitudinales que no interfieran con los cursos principales de agua. Además, la orientación del terraplén es entre la calle 426 y la traza de la autopista, casi paralelo al cauce del A° Carnaval.

## **Puentes**

### Puente sobre el Arroyo Martín

Se modeló el Arroyo Martín desde el Camino Parque Centenario hasta su confluencia con el Arroyo Carnaval, en una extensión de 500 metros aproximadamente, incluyendo ambas alcantarillas de cruce del Camino en la rama ascendente y descendente. Se adopta un Puente Oblicuo con pilas en el sentido del escurrimiento: Luz Total = 45 metros. Cota mínima de Fondo de viga: 6.31 m I.G.N.

### Puente sobre Arroyo Carnaval

El Arroyo Carnaval tiene una extensión desde el Camino Parque Centenario hasta la Autopista La Plata – Buenos Aires de aproximadamente 2500 metros, incluyendo la alcantarilla de cruce del citado Camino, el Puente del FFCC, un puente de calle predial aguas abajo del FFCC y el Puente de la Autopista La Plata-Buenos Aires. Se proyecta un Puente Recto Luz Total = 55m. Luces centrales de 30 metros. Cota mínima de Fondo de viga: 6.22 m I.G.N.

### Puente sobre derivación Arroyo Carnaval y sobre vías del FCGR

Se modeló el Aliviador o Derivador del Arroyo Carnaval, en una extensión de 470 metros, incluyendo un pequeño puente predial y el Puente de cruce de las vías del FFCC. Se adopta Puente Recto LUZ TOTAL = 25m. Cota mínima de Fondo de viga: 5.86 m I.G.N. Se propone una Luz de 30 metros.

## **Alcantarillas**

El diseño y verificación de las alcantarillas de cruce se efectuó para recurrencias 50 años (diseño) y 100 años (verificación). Los resultados del diseño y verificación de las alcantarillas concluyen en la siguiente tabla resumen de dimensionado de las mismas:

Alcantarillas	Caudal R50m <sup>3</sup> /s	Caudal R100m <sup>3</sup> /s	Dimensionado	Cota entrada I.G.N	Cota Salida I.G.N	Long. m	Capacidad máxima m <sup>3</sup> /s
1	0.36	0.41	Alc.Rectangular B=1.40H=1.25	3.50	3.48	15	0.99
2	0.36	0.41	Alc.Rectangular B=1.40H=1.25	3.40	3.38	12	0.99
3	0.36	0.41	Alc.Rectangular B=1.40H=1.25	3.24	3.22	14	0.99
4	0.40	0.46	Alc.Rectangular B=1.40H=1.25	2.40	2.37	27	0.95
5	3.16	3.59	Alc. rectangular 2XB=2.00H=1.25	2.40	2.37	24	3.97
6	1.72	1.97	Alc. Rectangular B=2.00H=1.25	2.22	2.20	20	2.01
7	2.53	2.90	Alc.Rectangular 2XB=2.00H=1.25	2.20	2.17	20	2.98
8	0.91	1.05	Alc Rectangular B=2.50 H=1.25	1.63	1.59	16	3.34
9	0.19	0.22	Alc Circular Diam 0.60	1.75	1.73	15	0.25
10	0.39	0.44	Alc.Circular Diam 0.80	2.20	2.18	15	0.48
11	0.39	0.44	Alc.Circular Diam 0.80	1.93	1.89	22	0.46

- **Interferencias**

Servicio	Característica	Propietario / Operador
Gas	Gasoducto AP – 25 Bar – Dia. 24”	Camuzzi Gas Pampeana
Energía Eléctrica	Línea Alta Tensión 220 kV – Doble Terna	TRANSBA S.A.
Energía Eléctrica	Línea Media Tensión	EDELAP
Vía Férrea	Ferrocarril General Roca – Ramal Pza Constitución-La Plata vía Quilmes	Trenes Argentinos

- **Señalización**

Se proyecta dotar del correspondiente señalamiento horizontal y vertical en toda la longitud del tramo, en un todo de acuerdo a las normas de señalamiento de tránsito de la D.V.B.A., y a las especificaciones técnicas particulares fijadas para la obra.

El señalamiento horizontal, se realizará marcando sobre el pavimento en color blanco, las líneas continuas demarcatorias de bordes de banquetas interna y externa, rotonda e isletas, sendas peatonales, línea de frenado, flechas direccionales, números de velocidad máxima, línea discontinua demarcando: carriles en ambas calzadas, dársenas en apertura de separador y dársenas con refugio para parada de transporte público.

La marcación se realizará con la aplicación de Pintura Termoplástica Reflectante de acuerdo a especificaciones técnicas particulares, como así también en lo que respecta a anchos de líneas, disposición, ubicación y color, según corresponda en cada caso.

El señalamiento vertical, se ha proyectado de acuerdo a su clasificación, según normas de señalamiento: señales de prevención, reglamentación e información, conforme a especificaciones en tamaños, formas, colores y nomenclatura de acuerdo a lo consignado en el Pliego de Normas de Señalamiento de la D.V.B.A, y a lo establecido en el Anexo L (Sistema de Señalización Vial Uniforme) del Artículo 22 de la Ley de Tránsito 24.449, adoptado por la Provincia de Buenos Aires a través de la Ley 13.927.

El señalamiento vertical incluye señales informativas y de prevención, las que serán contempladas en el proyecto ejecutivo conforme los requerimientos que se fijan en las Especificaciones Técnicas Ambientales del Pliego Licitatorio.

- **Iluminación**

El Proyecto Ejecutivo contempla la provisión e instalación de todos los elementos necesarios para la iluminación de la calzada, intersecciones y puentes.

Se ha previsto la provisión e instalación de columnas tubulares metálicas de uno y dos brazos, de 12 metros de altura libre, con capuchón para una luminaria tipo Strand RS 160 y RS 320 LED, de potencia adecuada para cumplir con los requerimientos lumínicos de la D.V.B.A. y Normas IRAM, de acuerdo a la característica del camino.

La potencia instalada estará distribuida en gabinetes de comando y distribución (noche entera). La altura de montaje de las columnas es independiente del estado del talud, y el distanciamiento entre las mismas será el que corresponda por cálculo lumínico y deben constituir una guía visual para los usuarios. El cableado entre el punto de toma de energía eléctrica, y los gabinetes de comando y distribución y luminarias será subterráneo con conductores en 3 x 380/220 V. Todas las partes metálicas que estén normalmente aisladas del circuito eléctrico que puedan estar en contacto con personas o animales deben ser puestas a tierra, por lo tanto, se efectuarán las puestas a tierra de todas las columnas y gabinetes, cuya resistencia a tierra máxima será de 4 (cuatro) ohm.

El suministro de energía a los gabinetes se realizará desde las redes de media o baja tensión perteneciente a la empresa prestataria, incluyendo la obra de los puestos necesarios de transformación.

- **Forestación**

El tramo de proyecto registra una muy baja presencia de árboles dentro de la zona de camino a afectar. El área, en general muestra que la actividad productiva primaria ha reducido fuertemente la vegetación nativa existente. En el boulevard del Camino Parque Centenario frente al Parque Ecológico Municipal, se extraerán solo aquellos ejemplares que resulte imprescindible para la ejecución de la obra, y se reemplazarán plantando al menos tres ejemplares de especies autóctonas, por cada árbol extraído.

Aquellos ejemplares que presenten madera de valor comercial serán ofrecidos a las delegaciones municipales para su uso en la construcción de mobiliario urbano, juegos para niños, actividades artesanales y talleres protegidos. Los ejemplares sin valor y/o de pequeño porte se podrán destinar a planes de leña social, administrados por el municipio.

- **Obrador**

La empresa constructora definió la ubicación de instalación del obrador en la calle 426 y las Vías del Ferrocarril Roca, en la Parcela 468 B, de la localidad de City Bell – La Plata.

Como descripción somera de las instalaciones a utilizar, podemos enunciar las siguientes:

- Oficinas administrativas.
- Baños, vestuarios y comedor.
- Planta de tratamiento de efluentes cloacales.
- En cada frente de obra habrá baños químicos cuyos efluentes serán retirados y tratados por la empresa que alquila estos baños.
- Acopio de materiales áridos.
- Taller de mantenimientos y reparaciones de equipos necesarios para la Obra.

- Estacionamiento/zona de espera de camiones.
- Sector de almacenamiento transitorio de Residuos Peligrosos

El consumo de agua para bebida humana será provisto por la empresa a través de bidones en el obrador y en los frentes de obras. La provisión de agua a duchas y baños será a través de un pozo a agua subterránea que se construirá una vez que se obtenga el permiso de explotación del recurso.

La empresa deberá solicitar al ADA (Autoridad del Agua) el permiso de vuelco del efluente cloacal al curso de agua superficial.

El sitio de emplazamiento fue seleccionado de modo tal que no signifique una modificación de magnitud en la dinámica socioeconómica de la zona, evitando especialmente ubicarlo en áreas ambientales sensibles.

Ningún obrador (principal o secundario) así como parque cerrado de máquinas y equipos se instalará dentro de la zona de la reserva, delimitada por calle 426, Autopista Buenos Aires-La Plata, RP n° 19 y vías del FCGR. En esta zona tampoco se realizarán tareas de reabastecimiento de combustible ni de mantenimiento diario de máquinas y equipos.

La empresa constructora no instalará plantas de asfalto y hormigón en la zona de obrador.

- **Cantera (áridos y agregados pétreos)**

La explotación minera como la decapitación de horizontes de suelo se encuentran específicamente prohibidos dentro del área de reserva y cualquier actividad extractiva que pudiera realizarse en propiedades lindantes al área de reserva, deberán contemplar necesariamente una zona buffer, incluyendo aquellas existentes y que fueran explotadas con anterioridad.

Dentro de las obras de terraplenamiento, la primera de las etapas será la del desmonte del suelo vegetal que se realizará en capas no mayores a 15 cm, en zonas definidas del Proyecto Ejecutivo. El producido de la excavación será acopiado en las márgenes laterales y una vez terminados los terraplenes el suelo vegetal desmontado y acopiado, se utilizará como revestimiento de los taludes ejecutados, de modo de cubrir totalmente dichos terraplenes con suelo vegetal del lugar del emplazamiento de la Obra. La compactación se efectuará por capas, debiendo tener cada una de ellas un espesor compactado máximo de veinte centímetros (20 cm).

El volumen de suelo previsto a emplear, será de alrededor de 300.000 m<sup>3</sup>, cuya provisión se efectuará desde la cantera SAN VOL QUILMES SA, con Registro Provincial de Minería N° 367 y/o de alguna otra cantera adicional habilitada, en función de las necesidades operativas del Plan de Trabajos.

El suelo importado se dispondrá directamente en la zona de trabajo para ser empleado directamente, no estando previsto hacer acopios intermedios de este material en otras zonas de la Obra.

En el caso del material pétreo el mismo necesariamente provendrá de la cantera comercial “Piedras del Cerro” ubicada en la ciudad de Olavarría, siendo la cantidad estimada total de 20.000 m<sup>3</sup>.

En cuanto a arena silíceo, este material será provisto por areneras comerciales de origen fluvial ubicadas en las márgenes del río Paraná. (Puerto La Plata, San Nicolás o San Pedro).

### III. IMPACTOS

Las actividades vinculadas al proyecto, identificadas en el EsIA, que son potenciales de producir impactos son:

Para la **ETAPA CONSTRUCCIÓN** se consideran

- Movimiento de suelo, preparación y nivelación del terreno,
- Excavación para construcción de fundaciones de estructuras,
- Limpieza del terreno del área de obras,
- Construcción y montaje obrador,
- Construcción de terraplenes,
- Construcción del paquete estructural,
- Construcción de obras complementarias,
- Transporte de materiales, insumos y equipos,
- Acopio de materiales,
- Generación de residuos asimilables a RSU,
- Generación de residuos áridos,
- Generación de residuos especiales,
- Generación de efluentes líquidos,
- Desmantelamiento del obrador,
- Desafectación del personal.

Para la **ETAPA OPERACIÓN** se consideran:

- Proceso de mantenimiento
- Funcionamiento del sistema vial- tránsito.

Las acciones que producen un mayor impacto negativo en la etapa constructiva son la Construcción de terraplenes, la Construcción y montaje de Paquete Estructural, Construcción de obras complementarias y la Excavación para construcción de fundaciones.

Respecto a la afectación de los medios o componentes ambientales se identifica a priori problemáticas ambientales detectadas sobre la cuenca Martín-Carnaval, el impacto de las actividades constructivas sobre la atmósfera y la situación conflictiva

con el emplazamiento del proyecto en zona de reserva, la evidente afectación del ecosistema y corredores biogeográficos.

El conteo de los impactos en función de su categoría, reflejó en general que el proyecto Bajada de Autopista City Bell, produciría impactos ambientales negativos en su mayoría moderados (n=140) y altos (n=38); con un menor recuento de impactos bajos (n=29).

A continuación se describen los principales impactos ambientales de valoración ALTA cuya categoría se desprende de las matrices presentadas en el EsIA:

#### **Etapas de construcción:**

- Sobre el componente aire, las tareas de movimiento de suelo, construcción del obrador, construcción de terraplenes y paquete estructural, producirán la inminente generación de material particulado y gases de combustión, así como el impacto en los niveles sonoros del ambiente, afectando principalmente la calidad de aire debido a la resuspensión de partículas muy finas.

Particularmente se verá afectada la población residente de los barrios del Sindicato de Pasteleros (calle 457), el barrio circunscripto por el Camino Parque Centenario y las calles 457-460, hasta calle 12B (sección derecha de la traza sentido a la Autopista) y las manzanas ubicadas entre las calles 449-450 entre el A° Carnaval y Camino Parque Centenario; por ubicarse en zonas muy cercanas al área de influencia del proyecto.

- Las tareas de movimiento del suelo y construcción de terraplén alteran, modifican y destruyen la estructura del suelo.

- Respecto al recurso agua, los cambios en la topografía serán muy significativos en la zona del paso sobre nivel del FCGR, afectando los sentidos de escurrimiento natural de la cuenca A° Martin-Carnaval y la red de drenaje superficial.

Otro aspecto a considerar es la orientación del terraplén en el mismo sentido que el A° Carnaval (en paralelo) en la sección donde se construirá el puente paso nivel ferroviario FCGR, en donde se eleva la cota a más de 15 m (zona 2 y 3). Esta nueva ladera de escurrimiento superficial sobre el terraplén, aportará rápidamente mayor volumen de agua al curso de agua, sumado a la incorporación y arrastre de residuos de los rodamientos y material particulado proveniente de las emisiones del tránsito, pudiendo afectar la calidad del agua del curso mencionado.

- La topografía del terreno será considerablemente afectada en la zona del paso sobre nivel del FCGR y el A° Carnaval, construyendo un puente de aproximadamente 90 metros de longitud elevando la cota de superficie hasta unos 10 m, mediante un terraplén con una pendiente de 3,5 % en sentido de la traza. Este cambio en la fisonomía del terreno implica una nueva geoforma, con nuevas superficies de escurrimiento y una influencia sobre la red de drenaje del A° Martin-Carnaval. Cabe recordar que se está interviniendo una cuenca autóctona de llanura, con paisajes suavemente ondulados, donde predominan los rasgos geomorfológicos de la planicie aluvial del Río de la Plata.

Particularmente, en la zona de influencia del proyecto, un área de origen mixto (antiguo estuario interior) lindante con área estuario marina, donde se caracteriza el sistema por tener una muy baja energía (curvas de nivel de cota de entre 5 y 2,5 msnm, muy espaciadas), con una pendiente que comienza a hacerse mínima (< 0,03%), provocando que los cursos de agua se transformen en divagantes y generen

bañados. Asimismo, según las características del suelo seleccionado para la obra y el clima de la zona, el terraplén podría ser potencialmente erosionable por el escurrimiento de las aguas de lluvia desde la calzada.

- Respecto al componente ecosistemas, el terraplén generado en el cruce de las vías, producirá la fragmentación del ecosistema identificado como Zona 3 y Zona 2. La Zona 3 se identifica como un ambiente de pastoreo en desuso, mientras que en contraposición, la Zona 2 representa un mayor grado de sensibilidad ambiental, ya que se encuentra delimitada entre el Arroyo Carnaval y las vías del FCGR, en un sector donde se identifica un cuerpo de agua lenticó con densa vegetación acuática asociada que probablemente sean notablemente afectadas por la construcción del terraplén, así como la afectación al momento de montar el terraplén, debido a la destrucción de zona de cría de aves acuáticas palustres. La Zona 4, funciona actualmente como un ecosistema temporal de forrajeo de acuáticas invernal que se verá afectado en su riqueza y biodiversidad, al verse fragmentado por el terraplén de la obra.

- La circulación de la fauna en sentido transversal a la nueva traza vial se verá afectada por un nuevo obstáculo (terraplén) implantado en el ecosistema. Particularmente se producirá un mayor impacto en la Zona 4, debido a un desajuste en el régimen hídrico superficial de la planicie de inundación causado por el nuevo terraplén, alterando la composición de la biodiversidad y la riqueza de especies.

- Respecto al patrimonio natural, refiere a la implantación de la traza por sobre un área de reserva natural (Reserva de la Biosfera, Parque Pereyra Iraola). En el límite Este de la reserva, lindante a la zona donde se identifica un antiguo frente de cantera (Zona 4: actualmente anegado y empleado para actividades náuticas), se puede evidenciar un claro impacto antrópico, con restos de residuos sólidos urbanos y sobrepastoreo de ganado vacuno. No obstante, es necesario mencionar que el tramo final del curso rectificado del A° Martin-Carnaval y su margen Oeste, actúan como un importante corredor biológico, con una riqueza de especies y una biodiversidad significativa, que refleja básicamente un relicto natural, del ecosistema de pastizal autóctono.

- Respecto a la flora y fauna se describe que en etapa de construcción se generará importantes impactos sobre la flora y fauna del ecosistema implicado, debido a una extracción y alteración importante de comunidades de pastizales, herbáceas, arbustivas y eventuales retiros de especies arbóreas (Cantero central del CPC), afectando el hábitat y nichos ecológicos de diversas especies, tanto de la pequeña fauna (insectos, artrópodos, anfibios) como la de mayor porte asociada a mamíferos (nutrias, liebres, gato montés, etc.) y de las aves, específicamente de las zonas 2, 3 y 4 de mayor abundancia.

- El tránsito y transporte, generado por tareas de construcción y montaje de obrador, de paquete estructural, obras complementarias y transporte de insumos, es el factor de mayor afectación en la etapa constructiva respecto al medio social. La población afectada en estas acciones será específicamente los residentes de los barrios del Sindicato de Pasteleros (calle 457), el barrio circunscripto por el camino Centenario y las calles 457-460 hasta calle 12B (sección derecha de la traza sentido a AU1) y las manzanas ubicadas entre las calles 449-450 entre el A° Carnaval y Camino Parque Centenario siendo las áreas definidas como las zonas 1, 2, 3.

Observaciones:

Se observa que la valoración de impactos en la matriz no es coincidente con la descripción de los impactos para las diferentes tareas en etapa constructiva. Impactos valorados de alto impacto en la matriz, no se mencionan en la descripción o se mencionan pero como no significativos o de baja relevancia, se identificaron las siguientes incongruencias:

- La afectación de la estructura del suelo en la matriz se valora dentro del rango de mayor impacto para los movimientos de suelos, construcción de terraplenes y del paquete estructural, en la descripción no se describe como relevante sino como de moderada afectación.
- Respecto al recurso agua, no se menciona en la descripción la afectación del recurso subterráneo y de la recarga/descarga acuífera, si bien se valora de alto nivel de afectación para la construcción y montaje del paquete estructural.
- Se valora para la flora y la fauna las actividades de construcción del terraplen y construcción y montaje de paquete estructural como aquellas de mayor impacto, sin embargo no se incluye mención ni detalle en la descripción de los mismos. Por su parte, al detallar impactos relacionados con tareas de Limpieza del terreno del área de obras; movimientos de suelo y preparación de terreno y nivelación, se describe que la eliminación de especies arbustivas y herbáceas presentes en la ubicación de la traza y zonas afectadas de la obra representará un impacto significativo, aunque de poca extensión espacial.
- Si bien se mencionan los barrios afectados para actividades de transporte y tránsito, se describen por ejemplo como moderado (en tareas de montaje de obrador), mientras que en la matriz se identifican como de alto impacto. Por su parte, en tareas de construcción, también valorado de alto impacto en la matriz, directamente no se menciona el impacto en la descripción de dicha actividad.
- Se observa que si bien en la matriz de impactos, respecto al medio social, la calidad de vida ha sido valorada como positiva para la construcción del terraplén, en la descripción se menciona como impacto negativo la afectación a la dinámica de la actividad y acceso al uso recreativo de la Cantera, ubicada en la margen izquierda del A° Martín- Carnaval y a la derecha de la futura traza de la Conexión City Bell (zona 4). Se menciona que posiblemente quede aislada del ingreso desde CPC por la calle 426, ya que se encontrará bloqueada por el nuevo terraplén de la obra vial. Este impacto deberá ser contemplado, con la definición e implementación de correspondientes medidas mitigatorias.
- La afectación al paisaje, incluido en la matriz, con valores de afectación negativo alto y moderado, no ha sido mencionado en la descripción de impactos.

#### **Etapas de operación:**

Si bien se han contemplado en la matriz de impactos aquellos relacionados con el funcionamiento del sistema vial- tránsito y se han valorado de alto impacto para los factores aire, fauna, áreas naturales protegidas y corredores biogeográficos, no se describe en el informe, sino que sólo se mencionan los aspectos positivos del funcionamiento del proyecto. La importancia de estos potenciales impactos amerita el planteo de medidas preventivas/mitigatorias adicionales.

#### IV. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

El capítulo 9 del EsIA, corresponden al desarrollo de las medidas de mitigación, compensación y corrección para cada uno de los impactos. Las medidas propuestas si bien son de carácter general, están acordes a los impactos que genera la Obra. Dichas medidas deberán detallarse y especificarse técnicamente en el Plan de Gestión Especifico que desarrolle la Constructora.

El Tomo II del EsIA presenta en un Plan de Gestión Ambiental y Social que comprende un conjunto de acciones específicas y particularizadas que deberán adoptarse, para minimizar los impactos negativos y potenciar los impactos positivos que generen las diferentes etapas del desarrollo del Proyecto.

El Plan contiene un conjunto de medidas incluidas en los Programas que se mencionan a continuación:

- Programa de monitoreo ambiental
  - Subprograma de Preservación y control de la calidad del aire: monitoreo de material particulado y ruido,
  - Subprograma de preservación de la calidad del suelo,
  - Subprograma de preservación del recurso hídrico;
- Programa de gestión de residuos;
- Programa de prevención de emergencias ambientales
  - Subprograma “Procedimiento de ordenamiento de la circulación”;
- Programa de Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales
  - Sub Programa de Forestación y Parquización
- Programa de Condiciones y Ambiente de Trabajo
- Programa de capacitación al personal.
- Programa de clausura y abandono del obrador;
- Programa de comunicación e información a la comunidad.
- Medidas de Compensación ambiental

#### Observaciones:

- a) El Programa de monitoreo se describe principalmente para la etapa constructiva. Sin embargo es importante desarrollar y definir los recursos, parámetros y frecuencias que serán monitoreados en etapa operativa.
- Para el recurso flora, se define la frecuencia de monitoreo “ante ocurrencia”, sin embargo en función del plan de forestación con reubicación e implantación de nuevos ejemplares arbóreos y arbustivos, se requiere un monitoreo en etapa operativa que verifique el crecimiento y sanidad de los ejemplares una vez finalizada la obra y por un período de tiempo no menor a 2 años.
- Respecto a la fauna, se considera relevante definir un monitoreo que permita verificar y/o modificar las medidas establecidas para la fauna (pasafaunas) en etapa operativa. Cabe señalar, que tal como ha sido expresado en la documentación presentada, el monitoreo de fauna realizado para la línea de base se efectuó en la estación invernal, donde el conjunto de la biota relevada no se encontraba en su máxima actividad y/o abundancia relativa. El monitoreo de fauna deberá contemplar esta situación.

- b) Se resalta en varios ítems del Estudio que, dado que el terraplén podría ser potencialmente erosionable por escorrentía, se incluye como medida correctiva o de mitigación, considerar el diseño del terraplén con ángulos menores respecto a la horizontal. Si bien en todos los casos se remite a la Tabla 24 (Medidas, Mitigatorias, Construcción de terraplenes), la Tabla sólo menciona al respecto como recomendación *“Analizar la posibilidad de diseñar los terraplenes con ángulos menores respecto a la horizontal”*. Dada la alta valoración de dicho impacto, previo al inicio de las obras se deberá definir el sistema de protección de taludes ya sea contemplando esta recomendación de disminución de ángulos y/o la incorporación de tecnologías para prevenir dicho impacto.
- c) Si bien se describen las medidas de compensación para el proyecto, es importante definir, previo al inicio de obras, los detalles técnicos, de seguimiento y verificación de efectividad de las mismas. En los casos que corresponda, tal como se menciona en el EslA, se deberá consensuar con la Dirección de Áreas Protegidas del OPDS, la definición y ejecución de dichas medidas.
- d) Respecto a los pasafauna, el EslA considera la construcción de 3 pasafaunas ubicados en la Zona 4, distanciados 400m entre sí, y asimilar a pasafaunas las alcantarillas existentes de la calzada troncal entre las progresivas 11+400 y 11+825 para mejorar conectividad con la reserva Punta Lara). Dada la importancia de esta medida, se deberá definir la ubicación de los mismos, previo al inicio de obras, y consensuado con la Dirección de Áreas Protegidas del OPDS respecto a ubicación, dimensiones en función de la fauna nativa, y demarcación de vegetación guía, etc.
- e) Respecto al estudio incorporado sobre la Influencias del cambio climático sobre el Proyecto, con identificación de riesgo y vulnerabilidad en la zona, se concluye que *“La vulnerabilidad potencial de la zona es consecuencia directa de la geomorfología de las cuencas y que efectivamente se manifestará dependiendo de la forma en que se ocupe el territorio, el diseño de las obras que sobre él se hagan y la densidad de población en el mismo. La mayor vulnerabilidad se encuentra sobre los cauces de los arroyos, incrementada en algunos casos por la precariedad de las viviendas. El sector más bajo de cuenca, presenta vulnerabilidad alta o muy alta, provocada por el cambio en la geomorfología, al pasar el arroyo de la zona de influencia continental para ingresar al área de influencia estuarico-marina, pero en esta zona la densidad de población es muy baja”*.

Dada la importancia de estos potenciales impactos en esta zona de sensibilidad ambiental, se considera relevante, el planteo de medidas preventivas/mitigatorias adicionales en concordancia con las recomendaciones definidas en el estudio presentado y en consideración de los lineamientos y estrategias para la prevención de inundaciones en el mediano y largo plazo, establecidas por Proyecto de la Unidad de Investigación, Desarrollo, Extensión y Transferencia (UIDET), del Departamento de Hidráulica perteneciente a la Facultad de Ingeniería de la UNLP y Centro de Investigaciones Territoriales (CIUT) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo –UNLP. Se incluyen las recomendaciones generales a ser tenidas en cuenta con fines mitigatorios de la vulnerabilidad detectada, que han sido incluidas en el EslA:

- ✓ Hay sectores que presentan gran vulnerabilidad, pero su densidad poblacional es Baja o Muy Baja, por lo cual debe ser tenido en cuenta para la futura planificación del uso del suelo, buscando evitar el uso residencial del mismo.
- ✓ Conservar los bañados, los cauces de los arroyos abiertos y las cañadas que les dan origen como principales medios de drenaje natural con la divulgación de la necesidad de mantenerlos de esta forma.
- ✓ Conservar los actuales parques inundables y concientizar acerca de su uso como espacios de reservorio.
- ✓ Reestructurar los trazados y la subdivisión del suelo que limitan con los arroyos para prever el espacio público - camino de sirga - que debería crearse en sus márgenes.
- ✓ Gestionar y monitorear el tratamiento de los márgenes de los arroyos, los macro y micro drenajes que se creen, así como todas las políticas de arborización.

## V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

1. Deberá contar con un **Plan de Gestión Ambiental** específico para la etapa de construcción y operación, que se encuentre en concordancia con la normativa de Dirección Nacional de Vialidad (MEGA) y que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrollados. 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.
2. Desarrollar un **Programa de Monitoreo Ambiental**, 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. Incorporar las observaciones realizadas en el ítem IV- a) respecto al programa de monitoreo.
3. Contar, previo al inicio de las obras con la definición específica del **Programa de Medidas de Ambientales** particular para el proyecto en etapa constructiva y operativa, que incluya medidas de prevención, mitigación y compensación y que contemplen las medidas generales desarrolladas en el EsIA, observaciones y consideraciones desarrolladas en la presente.
4. Contar con la autorización de la Dirección Provincial de Hidráulica (DPH), sobre **readecuación y renovación de Obras de Arte**, e incluir las medidas específicas en el Programa de Procedimientos Específico.
5. Definir la ubicación de los **pasafaunas**, previo al inicio de obras, y consensuado con la Dirección de Áreas Protegidas del OPDS respecto a ubicación, dimensiones

en función de la fauna nativa, y demarcación y tipo de vegetación guía, etc.

6. Previo al inicio de las obras, la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires 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.
7. Contar con un acuerdo en forma consensuada con el Municipio, 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 consensuarse con los municipios involucrados en el proyecto, debiendo contar en obrador con las autorizaciones pertinentes.
8. Contar con un **Programa de Ordenamiento Vial** aprobado por la inspección de obra y consensuado con el municipio. 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 en la programación el diseño de obra para asegurar los accesos a los habitantes y actividades y usos actuales recreativas/económicas de la zona ( particularmente el acceso al club de canoaje interceptado por la traza). Asimismo, contemplar recaudos específicos respecto al número diario de camiones que exige las actividades de excavación y movimiento de tierra.  
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.
9. La Contratista deberá contar con las correspondientes **autorizaciones otorgadas por la Autoridad del Agua (A.D.A)** de acuerdo a la Resolución N°333/17 y complementarias.
10. Contar con las autorizaciones municipales correspondientes para la instalación de **obradores** principal y secundario. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, deberá cumplir con la normativa sobre seguridad e higiene laboral, siendo imprescindible contar con un profesional idóneo en la materia.
11. Respecto a la planta cloacal del obrador, contar con el correspondiente permiso de vuelvo ante la Autoridad del Agua (ADA) de la Prov. de Bs.As.
12. 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** gestionados ante el municipio y/o propietarios, como así también contar con todos los acuerdos con los propietarios de los terrenos sujetos a expropiación previo al inicio de las obras.

13. 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.
14. Contar con la autorización de la autoridad provincial competente, de considerarse imprescindible la obstrucción y/o anulación de los arroyos Carnaval y Martin, cuyas acciones deberán incluirse en un Plan de Procedimientos Específico. Asimismo deberá preverse en el Programa de Contingencias, las acciones de emergencia ante la ocurrencia de precipitaciones significativas durante la construcción.
15. Contar con la totalidad de los acuerdos y permisos gestionados ante el municipio y/o propietarios correspondientes, en caso afectar terrenos públicos o privados para el acceso a obradores y zona de obras, o para la construcción de caminos provisorios internos y/o de solicitarse el cierre temporal de caminos vecinales. La ejecución de los caminos de acceso, deberán garantizar el libre drenaje de las aguas, sin provocar interferencias en el flujo, endicamientos, ni problemas de escurrimiento. Finalizada la etapa constructiva, se acondicionará y dejarán en igual estado al originamente encontrado previo a la ejecución de las obras.
16. De corresponder contar, previo al inicio de las obras, con los permisos, autorizaciones o **acuerdos respecto a las expropiaciones** afectadas tramitados ante la autoridad correspondiente.
17. En el caso que el suelo extraído contenga restos de demolición, deberá disponerse en relleno sanitario o cava, previo cumplimiento de la Res. 353/10 en el marco de la legislación provincial vigente.
18. Deberá Contar con la Declaración de Impacto Ambiental de todas las **canteras** que se explotarán para la obtención de materiales necesarios para la obra, según la ley 24585, decreto 968/97, otorgada por la Autoridad de Aplicación.
19. Contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas generadoras de mezclas asfáltica y hormigón. Se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el EslA respecto de "*no instalar plantas de asfalto y hormigón en la zona de obrador*".
20. La contratista deberá definir **los sitios de depósitos de materiales resultado de las excavaciones** y contar con los permisos correspondientes con los propietarios afectados y/o municipios. Asimismo, 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.
21. 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.
22. Si hubiera modificación al proyecto (diseño, tecnología, etc), la firma deberá

presentar la información técnica correspondiente a este Organismo de estado.

23. 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.

### **Consideraciones finales:**

- 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. Si existiera alguna modificación del proyecto, se deberá presentar previo al inicio de obras, la información técnica detallada ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible.
- Tanto el Plan de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efecturen; podrán ser modificadas por este Organismo de Estado.
- AUBASA 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.
- AUBASA deberá comunicar y acreditar ante la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires y este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
- La Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires deberán arbitrar los medios para que la AUBASA atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires serán responsable del cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Gestión Ambiental en la etapa constructiva, operación y mantenimiento del proyecto.
- 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), en las Especificaciones técnicas ambientales generales que se desarrollan en el EIA, y demás especificaciones técnicas y normativa aprobada por la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires.
- El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El artículo 22 de la Ley General del Ambiente N° 25.675 establece la obligación de

contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la recomposición 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.



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES  
2020 - Año del Bicentenario de la Provincia de Buenos Aires

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Anexo**

**Número:**

**Referencia:** Bajada de AU - City Bell

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 20 pagina/s.