



G O B I E R N O D E L A P R O V I N C I A D E B U E N O S A I R E S

2023 - Año de la democracia Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-37569749- -GDEBA-DGAMAMGP - DIA - RESO - DPV -“CONSTRUCCIÓN DE 2° CALZADA, REPAVIMENTACIÓN Y ENSANCHE DE CALZADA EXISTENTE EN LA RP N° 41 (AUTOVÍA) SECCIÓN: RN N°5 - RN N° 7”- MERCEDES Y SAN ANDRÉS DE GILES

VISTO el expediente EX-2022-37569749- -GDEBA-DGAMAMGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164, N° 15.309, N° 15.391, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, la Resolución OPDS N° 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “CONSTRUCCIÓN DE 2° CALZADA, REPAVIMENTACIÓN Y ENSANCHE DE CALZADA EXISTENTE EN LA RP N° 41 (AUTOVÍA) SECCIÓN: RN N°5 - RN N°7”, a ejecutarse en los partidos de Mercedes y San Andrés de Giles de la Provincia de Buenos Aires, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que proyecto consiste en la jerarquización de la RP 41 en Autovía 41. A lo largo de la traza, se prevé la repavimentación y ensanche de la calzada existente, y construcción de una segunda calzada con dos carriles. Además, se plantea la ejecución de cinco intersecciones, demolición del puente ferroviario existente y reestructuración del mismo abarcando el ancho total de la sección para las dos calzadas; y, la construcción de una mano nueva del puente vial sobre el río Luján. Se considera también, la construcción de colectoras y retornos, un sistema de alcantarillas, pasa faunas, construcción de refugios para el ascenso y descenso de pasajeros, construcción de puentes peatonales en los sectores más conflictivos, para que los transeúntes crucen la Ruta Provincial 41 con seguridad; la señalización horizontal y vertical de la ruta, e iluminación de cruces y rotondas en todo el tramo. El proyecto comprende el tramo de ruta provincial 41, entre el acceso a la localidad de Mercedes por la Avenida 40 (calle municipal) y el distribuidor de tránsito en el cruce con la ruta nacional 7. El mencionado tramo cuya longitud es de 24,27 km, se desarrolla entre los 39° 39 15,36” de Latitud S y 59°23 51” Long O en el Partido de Mercedes 34° 28 16,52” de latitud S y 59° 26 48,43” de Longitud O en el Partido de San Andrés de Giles;

Que en orden 6 (archivo embebido) la Dirección de Bosques informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos vigente, aprobado por Ley N° 14.888 (IF-2022-38206230-GDEBA-DBOSMAMGP);

Que en orden 6 (archivo embebido) la Dirección de Áreas Protegidas informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al régimen de Reservas y Monumentos Naturales de la Provincia de Buenos Aires de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 10.907, no cuenta con Paisajes Protegidos y Espacios Verdes de interés Provincial de acuerdo a lo normado en la Ley N° 12.704, y no presenta Sitios RAMSAR (IF-2022-40045831-GDEBADAPMAMGP);

Que en orden 6, en base a lo expuesto por la Dirección de Áreas Protegidas y la Dirección de Bosques, la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que del análisis realizado no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en el marco de la Resolución N° 492/19;

Que en orden 7, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19 habiéndose recibido observaciones del Centro de Ingenieros de Mercedes, las que fueron respondidas por la Dirección de Vialidad por nota NO-2023-11255818-GDEBA-GTDV obrante en orden 13 (archivo embebido);

Que se adjunta en orden 15 el Informe Técnico Final (IF-2023-28200064-GDEBA-DEIAOMAMGP), elaborado por la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras, del cual surge que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental sujeto al cumplimiento de los condicionantes y observaciones enumerados en el referido informe;

Que en orden 20 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2023-32561359-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no supe los permisos, habilitaciones, autorizaciones y demás instrumentos que corresponde emitir a otros órganos de las Administraciones Nacional, Provincial y Municipal necesarios para la ejecución, mantenimiento y operación de la obra proyectada, debiendo obtenerse los mismos con anterioridad al inicio de la obra y/o su operación según corresponda;

Que, asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental no exime a su titular y/o a los responsables de la ejecución, mantenimiento y operación de la obra del cumplimiento de la normativa vigente en los tres ámbitos de gobierno (Nacional, Provincial y Municipal);

Por lo expuesto, esta Subsecretaría considera que, en base a evaluación de la documentación presentada y al relevamiento ambiental efectuado resulta factible dar curso favorable al presente trámite, ello supeditado al cumplimiento de las cuestiones técnicas y administrativas mencionadas en dichas intervenciones;

Que han tomado intervención Asesoría General de Gobierno y Fiscalía de Estado;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 11.723, los artículos 20 bis de la Ley N° 15.164 incorporado por la Ley N° 15.309- y 11 de la Ley N° 15.309, el Decreto N° 89/22 y la Resolución OPDS N° 492/19;

Por ello,

**EL SUBSECRETARIO DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DEL MINISTERIO DE AMBIENTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado “CONSTRUCCIÓN DE 2° CALZADA, REPAVIMENTACIÓN Y ENSANCHE DE CALZADA EXISTENTE EN LA R.P. N° 41 (AUTOVÍA) SECCIÓN: R.N. N°5 - R N N°7”, a ejecutarse en los Partidos de Mercedes y San Andrés de Giles de la Provincia de Buenos Aires descripto en el Anexo I (IF-2023-32561359-GDEBADPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, presentado por la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, en el marco de la Ley N° 11.723 y la Resolución OPDS N° 492/19.

ARTÍCULO 2°. Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Ministerio de Ambiente pudiera exigir, la obra declarada ambientalmente apta en el artículo 1°, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I (IF-2023-32561359-GDEBA-DPEIAMAMGP) a que se hace mención en el artículo anterior.

ARTÍCULO 3°. Registrar, comunicar, notificar y dar al SINDMA. Cumplido, archivar.

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2023.12.14 17:32:26 ART
Location: Provincia de Buenos Aires

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.12.14 17:32:23 -03'00'



ANEXO I

El presente analiza el proyecto “**CONSTRUCCIÓN DE 2° CALZADA, REPAVIMENTACIÓN Y ENSANCHE DE CALZADA EXISTENTE EN LA R.P. N° 41 (AUTOVÍA) SECCIÓN: R.N. N°5-R.N. N°7**”, a ejecutarse en los Partidos de Mercedes y San Andrés de Giles de la Provincia de Buenos Aires, presentado por la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, para las obras descriptas en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EIA) presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires, bajo EX-2022-37569749-GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la jerarquización de la RP 41 en Autovía 41. A lo largo de la traza, se prevé la repavimentación y ensanche de la calzada existente, y construcción de una segunda calzada con dos carriles. Además, se plantea la ejecución de cinco intersecciones, demolición del puente ferroviario existente y reestructuración del mismo abarcando el ancho total de la sección para las dos calzadas; y, la construcción de una mano nueva del puente vial sobre el río Luján. Se considera también, la construcción de colectoras y retornos, un sistema de alcantarillas, pasa faunas, construcción de refugios para el ascenso y descenso de pasajeros, construcción de puentes peatonales en los sectores más conflictivos, para que los transeúntes crucen la Ruta Provincial 41 con seguridad; la señalización horizontal y vertical de la ruta, e iluminación de cruces y rotondas en todo el tramo.

El proyecto comprende el tramo de ruta provincial 41, entre el acceso a la localidad de Mercedes por la Avenida 40 (calle municipal) y el distribuidor de tránsito en el cruce con la ruta nacional 7. El mencionado tramo cuya longitud es de 24,27 km, se desarrolla entre los 39° 39'15,36" de Latitud S y 59°23'51" Long O en el Partido de Mercedes 34° 28'16,52" de latitud S y 59° 26'48,43" de Longitud O en el Partido de San Andrés de Giles.

En general la zona de obra es un área antropizada, con gran actividad agropecuaria e industrial. Sobre la ruta se encuentra el acceso al Parque Industrial de Mercedes. Hay también algunos barrios residenciales, siempre en la zona de Mercedes, y una zona de turismo rural que incluye viviendas permanentes, comercios, y algunos inmuebles considerados sitios históricos.

- **Obras en calzadas**

Desde la Progresiva 229+050 hasta el inicio del Distribuidor en el Acceso a Mercedes por Avenida 40, se prevé la reconstrucción de las dos calzadas existentes que actualmente tienen un ancho de 7,30 m y un separador de 5,10 m ancho aproximadamente.





Desde la Progresiva 231+907, la calzada existente, actualmente tiene un ancho de 6,70 m, se prevé un ensanche de 0,60 m para lograr un ancho de calzada constante de 7,30 m coincidente con el de la calzada a duplicar. El mismo se ejecutará íntegramente del lado izquierdo de la calzada existente hacia donde simultáneamente se proyecta la segunda vía.

Entre aproximadamente las progresivas 233+770 a 234+888 y las progresivas 237+100 a 238+800, se contempla la demolición de la calzada existente y la construcción de la misma, previendo un desplazamiento del eje, teniendo en consideración el perfil de obra básica centrado en la zona de camino disponible.

La separación tipo de la RPN°41 entre la calzada proyectada y la existente ensanchada es de 10,90 m (entre bordes internos de calzadas), teniendo en algunos sectores separaciones de entre 3,60m y 5,10m con separador tipo New Jersey.

Colectoras Pavimentadas: La sección transversal tipo de estas colectoras incluye una calzada de 7,00 m de ancho cordón emergente y banquina interna de tierra en 1,50 m. Las colectoras pavimentadas tendrán pendiente transversal del 2,00 % y para las colectoras de estabilizado granular la pendiente transversal será del 2,50 %. Para los dos tipos de colectoras, la banquina de tierra tendrá una pendiente transversal del 4 %. Todas las pendientes transversales serán constantes y en sentido hacia las zanjas de desagües.

Colectoras de tierra: La sección transversal tipo de estas colectoras incluye una calzada de tierra en 7,50 m de ancho (incluida banquina), con 3,00 % de pendiente transversal constante hacia las zanjas de desagües.

- **Intersecciones y distribuidores**

En el tramo de la RP 41, se prevén sistemas de cruce, conexión y retornos entre ambos márgenes de la ruta provincial, divididos por nudos viales que cruzan en alto nivel y a nivel, que comprenden ramas de vinculación y calles colectoras frentistas, dentro de sectores rurales, con resoluciones proyectuales diferentes, manteniendo un denominador común en la búsqueda de mejorar las condiciones de seguridad vial y el nivel de servicio de la ruta. Se han propuesto los siguientes sistemas:

– **Sistema 1. Distribuidor Tipo Diamante en Avenida 40 - Progresiva 231+457:** El distribuidor está formado por un sistema de rotondas y un alto nivel que permite la vinculación de la RP 41 con la Avenida 40, permitiendo el ingreso y egreso a la localidad de Mercedes, dejando a la RP41 a nivel.

La sección transversal en la rampa de acceso al puente del alto nivel, está ubicado en progresiva 231+677, se resuelve con dos calzadas transversales de 4,50 m con pendiente transversal de 2%; banquetas externas a ambos lados de 1,50 m, pavimentado y 1,00 m sin pavimentar de igual pendiente transversal que la calzada.

Las intersecciones rotacionales proyectadas poseen radios internos de 20 m con ramales de conexión al alto nivel, a la calle 40 y a las ramas de aceleración y desaceleración desde y hacia la RP41.

La calzada anular presenta dos trochas con un ancho total de circulación de 12,50m ante la presencia de cordón – banquina y 12.00m ante la presencia de isletas, pendiente

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



MINISTERIO DE
AMBIENTE

GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



transversal de 2.0 % hacia el exterior, con banquina interna de 1,00 m y banquina externa de 1,00 m ante la presencia de cordones en bordes de isletas con igual pendiente que la calzada; y cordón externo. Las rotondas cuentan con banquetas externas pavimentadas de 1,50 m, y pendiente transversal constante hacia el exterior del 4,00 %.

La sección transversal para ramas se resuelve con una calzada de ancho mínimo de 4,50 m banquina interna de 0,50 m de ancho pavimentada y 1,00 m sin pavimentar; y banquina externa de 1,50 m de ancho pavimentado y 1.00 m sin pavimentar, con pendiente transversal de 4 %.

Para los Carriles de Deceleración en Ramas de Egreso desde Calzada Principal, con velocidad de diseño en Rama (Nz) de 40 km/h y velocidad Diseño Calzada Principal de 110 km/h, se prevé una longitud total de 250,00 m (Long. Aceleración 160,00 m y Transición 90,00 m).

- **Sistema 2. Distribuidor Alto Nivel RPN°41- Progresiva 232+600:** Se propone un distribuidor en Alto Nivel de la RPN°41, con muros de tipo “tierra armada” para disminuir las afectaciones y con un sistema de ramas y colectoras que se conectan por debajo de la RP41, cuya finalidad principal es la de servir como retorno vinculando calles vecinales facilitando el movimiento urbano de cruce.

Las ramas colectoras poseen un ancho de 7,30 m con pendiente transversal de 2%; banquetas internas pavimentadas de 1,50 m y 1,00 m sin pavimentar y cordón emergente de hormigón simple del lado externo.

- **Sistema 3. Distribuidor en Alto Nivel RP 41- Progresiva 234+275:** Se propone un distribuidor en Alto Nivel de la RP41, con muros de tipo “tierra armada” para disminuir las afectaciones y con un sistema de ramas y colectoras que se conectan por debajo de la RP41, cuya finalidad principal es la de servir como retorno vinculando calles vecinales facilitando el movimiento urbano de cruce. Este sector presenta un sector industrial y en la progresiva 233+760 donde se encuentra también emplazado el acceso a la Planta de tratamiento de aguas cloacales de la ciudad de Mercedes. Las ramas colectoras poseen un ancho de 7.30 m con pendiente transversal de 2%; banquetas internas pavimentadas de 1.50 m y 1.00 m sin pavimentar y cordón emergente de hormigón simple del lado externo.

La sección transversal para ramas de conexión entre ruta y ramas-colectoras, se resuelve con una calzada de ancho variable mínimo de 4.50 m; banquina interna de 1.50 m de ancho, con 0.50 m pavimentado y 1.00 m sin pavimentar; y banquina externa de 2.50 m de ancho con pendiente transversal de 4.00 %, con 1.50 m pavimentado y 1.00 m sin pavimentar.

- **Sistema 4. Distribuidor en Alto Nivel RP41- Progresiva 238+050:** se propuso pasar en alto nivel a la RP41 y realizar un sistema de ramas-colectoras a nivel que salvan la incidencia y desfase de calles urbanas.

Se propone la utilización de muros de tipo “tierra armada” para disminuir las afectaciones. Las ramas-colectoras poseen un ancho de 7,30 m con pendiente transversal de 2%; banquetas internas pavimentadas de 1,50 m y 1,00 m sin pavimentar y cordón de hormigón simple del lado externo. La sección transversal de las ramas se resuelve con una calzada de ancho variable mínimo de 4,50 m; banquina interna de 1,50 m de ancho, con 0.50 m



pavimentado y 1,00 m sin pavimentar; y banquina externa de 2,50 m de ancho con pendiente transversal de 4,00 %, con 1,50 m pavimento.

-Sistema 5 y 6. Sistema Retornos a Nivel - Progresiva 244+300 y Progresiva 249+780:

En las progresivas 244+300 y 249+780 se plantean sistemas de retornos a nivel para giro a la izquierda, diseñados para el ingreso a la Escuela N°16 de San Andrés de Giles y para la circulación de vehículos pesados, con dársenas de aceleración y deceleración y manteniendo a nivel la RP41.

Para la ubicación de estos retornos a nivel, se previó una distancia aproximada de 3,5 km entre el Distribuidor del Sistema 4 y el Distribuidor existente con la RN 7 en las inmediaciones de la localidad de San Andrés de Giles. Estos sistemas se complementan con dársenas y refugios para pasajeros y sistema de iluminación.

Obras de Arte menores y mayores: Se prevé en la Progresiva 231+704 en el cruce con las vías del FFCC Belgrano, la demolición del puente ferroviario existente y la construcción de un nuevo Puente ferroviario que garantice un gálibo vial mínimo de 5,10m, también se contempla la construcción de un puente sobre la segunda calzada de la RP41 sobre el río Luján; la ejecución de un canal revestido, préstamos a cielo abierto, conductos, sumideros, alcantarillas transversales, alcantarillas longitudinales y toda otra obra que asegure dar continuidad a los desagües y a la nueva configuración de la RP41.

- **Interferencias**

Se constata la presencia de infraestructura subterránea (gasoducto) perteneciente a la Empresa Prestataria de Servicio Naturgy BAN. Para ello, la contratista deberá realizar los cateos y gestiones correspondientes ante los Organismos Públicos y/o Privados a fin de identificar su correcta ubicación, tapada, distancia a Línea Municipal, alambrado existente y/o todo lo necesario para la correcta definición y ejecución del proyecto.

Se contempla el traslado de 8,625 m de línea eléctrica y el soterramiento de 77 m aproximadamente de línea eléctrica de Media Tensión.

En caso de que sea necesaria la protección del tendido de gas existente, soterramiento de la línea de baja tensión y traslado de interferencias, deberán respetarse las condiciones técnicas y de seguridad que indique la empresa prestataria del servicio, y las establecidas en el presente Pliego. Para su verificación, la Empresa Contratista deberá suministrar la información precisa, planialtimétrica y georreferenciada de los servicios existentes.

- **Ante Proyecto Hidráulico**

Se basa en la readecuación de las condiciones hidráulicas existentes de la RP41, adaptadas a la nueva configuración del proyecto vial.

Los criterios que se tuvieron fueron mantener las condiciones hidráulicas naturales, no provocando trasvasamiento de cuencas y permitiendo la continuidad de los escurrimientos. Las obras hidráulicas principales las podemos dividir en Obras de Arte Mayores, consistente en un nuevo puente sobre curso hídrico permanente, y Obras de Arte menores referidas a canalizaciones de desagües laterales y alcantarillas transversales y longitudinales a la ruta.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



Respecto a las obras de arte menores podemos mencionar que son las alcantarillas transversales a la ruta existente. Las mismas se encuentran tanto sobre la calzada principal como en colectoras.

Un sistema de desagües importante para la obra, es el que se desarrolla por el préstamo derecho desde el inicio de la obra en Pr: 231+200 hasta la descarga en un canal existente en Pr. 233+453. Este sistema recibe aportes desde cuencas que se encuentran al Sur, aguas arriba de la RN5, aportan de tres subcuencas que atraviesan la misma. Un sector que proviene del suroeste y que cruza la Autopista 5 en la zona de la Intersección rotacional de la Av. de los Inmigrantes y que trae aportes por el préstamo izquierdo de la RP 41 hasta la zona del cruce con el FFCC.

Finalmente estos aportes pasan al préstamo derecho que se une al aporte de las otras dos subcuencas que se mencionaron anteriormente y llegan al inicio del tramo de estudio. El préstamo o zanja derecha desde el inicio del proyecto hasta la descarga en el canal existente de Pr: 233+453, es en realidad un cauce semi permanente. La continuidad de los escurrimientos tiene continuidad desde aguas arriba y atraviesa la RN 5 y las trazas de los ferrocarriles, que interceptan a la traza de la ruta en progresivas 230+825 y 231+700. Las secciones de aberturas hidráulica en estos cruces son de L=5,00 m y H=2,00m.

El proyecto hidráulico de la RP41, contempla mantener las secciones de alcantarillas en estas dimensiones. Las alcantarillas proyectadas son consideradas principales y las mismas están dimensionadas y verificadas para las recurrencias de 25 y 50 años.

Los escurrimientos informados comienzan a partir de la Calle 34 a separarse levemente de la traza de la ruta ya que el desnivel natural del terreno decrece hacia el Este, donde se observa que el cauce natural corre paralelo a la ruta 41, en dirección Norte a unos 150 m de la calzada de la misma.

El préstamo derecho de la RP41 y el cauce natural mencionado se encuentra aguas abajo de la calle 537 y todo el sistema comienza a circular en forma canalizada hasta el río Luján, ya por fuera de la zona de caminos. La resolución de este sistema de desagües incluye la colocación de alcantarillas y la canalización revestida del préstamo derecho entre Pr: 231+740 a 232+550. El canal revestido previsto es de sección trapezoidal de Bf= 4.00m H=1.20m y taludes 1:1.

A partir de Pr: 232+550 hasta 233+450, la canalización es en tierra y la sección trapezoidal pasa a Bf=6,00 m H=1,50 m y taludes 1:1. La solución adoptada es por el escaso lugar disponible entre la calzada principal y las colectoras previstas.

Dentro de las obras hidráulicas proyectadas se encuentran las zanjas laterales. Estas zanjas se diseñarán y verificarán al momento del proyecto ejecutivo cuando estén definidas altimétricamente el nivel de colectoras. Están previstas canalizaciones de sección trapezoidal de base de fondo de 1,00 m a 3,00 m y en algunos lugares se prevé revestirlos y/o entubar. Esto debido al escaso lugar disponible entre calzadas principales y colectoras.

En zona de colectoras, en ramas, enlaces, encuentro con calles vecinales y accesos de propiedad se prevé colocar alcantarillas que permitan dar continuidad a los desagües desde los terrenos frentistas a las zanjas o desagües proyectados.



A partir de la progresiva 238+600 aproximadamente, las calzadas existente y proyectada se separan, por lo que se plantea una cuneta central, de sección triangular y alcantarillas de desagüe de cantero central. La alcantarilla prevista es de caños de hormigón armado de 600mm en J=14.00m y están previstas 24 unidades.

Finalmente se prevén obras hidráulicas menores que están dirigidas a resolver los desagües puntuales en las rampas de los altos niveles proyectados. Estas obras son cordón cuneta, sumideros de calles pavimentadas de Lz= 3.00m, conductos de hormigón armado de \varnothing 500 y 600 mm, cámaras de inspección y empalme y cabeceras de alcantarillas de \varnothing 500 y 600mm.

OBRAS DE ARTE MAYORES

PUENTE DISTRIBUIDOR PROG. 231+677: En este distribuidor se prevé el acceso a Mercedes a través de la avenida 40 cruzando por sobre la RP41 con un gálibo vertical de 5,10m. El puente a construir es de tipo viga de hormigón pretensado de planta curva. La longitud total entre ejes de juntas es de 40,00 m y consta de 2 tramos de 20,00 m de luz cada uno, se encuentra emplazado en curva respecto a la ruta. El tablero está conformado por una losa de hormigón armado in situ de 0,20 m de espesor, la cual se une mediante conectores con las 6 vigas de hormigón armado pretensado simplemente apoyadas que cuentan con una viga de arriostre de hormigón armado que las vincula entre sí en cada extremo. Las vigas transmiten sus cargas a la infraestructura mediante apoyos de neopreno y bancadas de apoyo, materializando la pendiente transversal necesaria para el peralte de la curva.

El tablero consta con un ancho de calzada de 11,70 m para dos calzadas de circulación y con sus respectivos sobrecanchos de seguridad, incluyendo defensas de hormigón armado con nivel de contención TL-4 de 0,90m de altura, según plano PE-D-9, lo que conlleva a un ancho total del tablero de 11,50m. La carpeta de desgaste es de concreto asfáltico de 5 cm de espesor constante, teniendo en consideración la colocación de desagües de acero galvanizado de 4" de diámetro con adecuada saliente inferior, dispuestos con una separación de 4,00m junto a las defensas. Las juntas elásticas entre tramos y en accesos serán de asfalto modificado según plano PE-L-1.

La infraestructura está compuesta por una pila y estribos cerrados de hormigón armado. La pila central transmite al suelo las cargas provenientes de la superestructura, fundadas en cota a determinar por el estudio de suelos. Los estribos son de tipología cerrada con tierra armada; para absorber las cargas del tablero poseen un dintel de apoyo de 1,53m de ancho y 1,10m de altura sobre el cual se encuentran las bancadas de altura variable, las cuales se apoyan sobre el cabezal de pilotes que distribuye las cargas a cuatro pilotes de 1,00m de diámetro de hormigón armado in-situ, cuya cota de fundación será la misma que en las pilas y a determinar por el estudio de suelos. Por debajo del dintel se extiende la pantalla de tierra armada que contiene el empuje de suelos, mientras que el terraplén cae libremente hacia los laterales con una pendiente 1 en 2. Cuenta con canaletas escalera para la protección del terraplén de acceso ante el escurrimiento del agua de la calzada. Asimismo, se construirán losas de acceso de hormigón armado de 6m de longitud, de idéntica sección transversal a la del puente, para atenuar el posible efecto del descenso de los terraplenes.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



En la zona de los accesos al puente las defensas vehiculares se ejecutarán con una transición metálica semi-rígida cincada de 4,00m de longitud, continuando con las defensas vehiculares metálicas del terraplén.

Adicionalmente, se prevé una protección con pintura látex acrílico para toda la estructura de hormigón armado.

PUENTE FERROVIARIO FERROCARRIL G. BELGRANO PROG. 231+705: La obra proyectada reemplaza al puente ferroviario tipo viga metálica perteneciente a la línea General Belgrano (trocha angosta) que cruza actualmente la RP 41, que restringe actualmente el gálibo carretero a 4,60 m.

El puente a construir es de tipo viga U de hormigón pretensado. La viga contará con presentado total como así también pretensado transversal en el tablero. La longitud total entre ejes de juntas es de 70,80 m y consta de 2 tramos extremos de 14,15m de luz y 2 tramos extremos de 21,25 m, lo cual permite el cruce de ambas calzadas principales y sus respectivas colectoras. El gálibo carretero de la obra a construir es de 5,10 m.

En el sector del emplazamiento, la vía se encuentra en curva, contando con un radio de 650 m, resultando una oblicuidad aproximada de 79° respecto al eje del camino. La viga U tiene un ancho total del 4,70 m y altura de 1,70 m, con un espacio interior para el pasaje de las formaciones establecido en 3,70 m que surge de la condición de gálibo ferroviario para trocha angosta, la condición de puente en curva como así también su peralte.

El tablero inferior está conformado por una losa de 0,30 m de espesor. La viga contiene el balasto en un espesor total de 0,50 m junto con los durmientes de hormigón pretensado y los rieles. Se prevé la colocación de desagües de acero galvanizado de 4" de diámetro con adecuada saliente inferior en cada extremo de viga, dispuestos de manera de no descargar sobre la calzada principal ni colectoras. Las juntas en accesos y entre vigas se completan con una chapa guarda balasto. Cada viga transmite sus cargas a la infraestructura mediante cuatro apoyos de neopreno que descansan sobre bancadas de hormigón.

La infraestructura está compuesta por tres pilas y estribos cerrados de hormigón armado. Las pilas transmiten al suelo las cargas provenientes de la superestructura, a través de un dintel de 1,40 m de ancho con 1,10 m de altura y dos pilotes-columna de 1,20 m de diámetro hormigonados in situ, fundados en cota a determinar por el estudio de suelos.

Los estribos son de tipología cerrada; poseen un dintel de apoyo de 1,20 m de ancho y 1,10 m de altura sobre el cual se encuentran las bancadas de altura variable. Por debajo del dintel se extiende la pantalla frontal inferior y 2 contrafuertes, los cuales se apoyan sobre el cabezal de pilotes que distribuye las cargas a 4 pilotes de 1,00m de diámetro de hormigón armado in-situ, cuya cota de fundación será la misma que en las pilas y a determinar por el estudio de suelos.

Los estribos cuentan con muros de vuelta, para la contención lateral del balasto y de los suelos del terraplén en los accesos.

PUENTES DISTRIBUIDORES PROG.232+600, 234+28 Y 238+050: En estos distribuidores está previsto el cruce en Alto Nivel de la RP41, para permitir el paso inferior de 2 calzadas de 7,50 m, 2 veredas de 3,60 m y un separador central de 2,30 m manteniendo un gálibo vertical de 5,10 m.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



Gobierno de la
Provincia de
**BUENOS
AIRES**



Cada puente a construir es de tipo viga de hormigón pretensado de planta curva. La longitud total entre ejes de juntas es de 40,00 m y consta de 2 tramos de 20,00 m de luz cada uno, recto respecto al eje del camino. El tablero está conformado por una losa de hormigón armado in situ de 0,20 m de espesor, la cual se une mediante conectores con las 7 vigas de hormigón armado pretensado simplemente apoyadas que cuentan con una viga de arriostre de hormigón armado que las vincula entre sí en cada extremo. Las vigas transmiten sus cargas a la infraestructura mediante apoyos de neopreno y bancadas de apoyo de altura variable, de manera de materializar una pendiente transversal de 2% hacia ambos lados.

El tablero cuenta con un ancho de calzada de 11,00 m de ancho con veredas de 1,00 m, y defensas de hormigón armado con nivel de contención TL-4 de 0,90 m de altura, lo que suma un ancho total del tablero de 13,80 m. La carpeta de desgaste es de concreto asfáltico de 5 cm de espesor constante, previendo la colocación de desagües de acero galvanizado de 4" de diámetro con adecuada saliente inferior, dispuestos con una separación de 4,00m junto a las defensas. Las juntas elásticas entre tramos y en accesos serán de asfalto modificado.

La infraestructura está compuesta por una pila y estribos abiertos de hormigón armado. La pila transmite al suelo las cargas provenientes de la superestructura, a través de un dintel de 1,60 m de ancho con 1,10 m de altura y seis pilotes-columna de 1,00 m de diámetro hormigonados in situ, fundados en cota a determinar por el estudio de suelos. Los estribos son de tipología abierta con revestimiento de talud y contención lateral de tierra armada; para absorber las cargas del tablero poseen un dintel de apoyo de 1,53 m de ancho y 1,10 m de altura sobre el cual se encuentran las bancadas de altura variable, las cuales se apoyan sobre el cabezal de pilotes que distribuye las cargas a cinco pilotes de 1,00 m de diámetro de hormigón armado in-situ, cuya cota de fundación será la misma que en las pilas y a determinar por el estudio de suelos. El terraplén cae libremente hacia adelante, con una pendiente 1:1,5 contando con un revestimiento de talud y murete de contención para su protección. Los terraplenes de acceso están contenidos en ambos laterales por muros de tierra armada. Asimismo, se construirán losas de acceso de hormigón armado de 6 m de longitud, de idéntica sección transversal a la del puente, para atenuar el posible efecto del descenso de los terraplenes.

En la zona de los accesos al puente las defensas vehiculares se ejecutarán con una transición metálica semi-rígida cincada de 4,00 m de longitud, continuando con las defensas vehiculares metálicas del terraplén.

PUENTE MANO ASCENDENTE SOBRE RÍO LUJÁN PROG 235+385: La obra proyectada para el cruce sobre el río Luján está emplazada en la nueva mano a construir, de idéntica luz hidráulica que el puente existente. La cota de fondo de viga del puente a construir se encuentra 1,00 m por encima del puente existente.

El puente a construir es de tipo viga de hormigón pretensado. La longitud total entre ejes de juntas es de 100,00 m y consta de 5 tramos de 20,00 m de luz cada uno, con una oblicuidad de 55° respecto al eje del cauce. El tablero está conformado por una losa de hormigón armado in situ de 0,20 m de espesor, la cual se une mediante conectores con las 6 vigas de hormigón armado pretensado simplemente apoyadas que cuentan con una viga de arriostre de hormigón armado que las vincula entre sí en cada extremo. Las vigas transmiten sus cargas a la infraestructura mediante apoyos de neopreno y bancadas de





apoyo de altura variable, de manera de materializar una pendiente transversal de 2% hacia la banquina exterior.

El tablero cuenta con un ancho de calzada de 11,80 m, considerando 7,30 m en dos fajas de circulación con banquina externa de 3,00 m e interna de 1,50 m, incluyendo defensas de hormigón armado con nivel de contención TL-4 de 0,90 m de altura, lo que conlleva a un ancho total del tablero de 12,60 m. La carpeta de desgaste es de concreto asfáltico de 5 cm de espesor constante, previendo la colocación de desagües de acero galvanizado de 4" de diámetro con adecuada saliente inferior, dispuestos con una separación de 4,00 m junto a la defensa de la banquina exterior. Las juntas elásticas entre tramos y en accesos serán de asfalto modificado.

La infraestructura está compuesta por cuatro pilas y estribos cerrados de hormigón armado. Las pilas transmiten al suelo las cargas provenientes de la superestructura, a través de un dintel de 1,60 de ancho con 1,10 m de altura y tres pilotes-columna de 1,00 m de diámetro hormigonados in situ, fundados en cota a determinar por el estudio de suelos. Los estribos son de tipología cerrada; poseen un dintel de apoyo de 1,53 m de ancho y 1,10 m de altura sobre el cual se encuentran las bancadas de altura variable. Por debajo del dintel se extiende la pantalla frontal inferior y 5 contrafuertes, los cuales se apoyan sobre el cabezal de pilotes que distribuye las cargas a 10 pilotes de 0,80 m de diámetro de hormigón armado in-situ, cuya cota de fundación será la misma que en las pilas y a determinar por el estudio de suelos. Los estribos cuentan con muros de vuelta, para la contención lateral de los suelos del terraplén en los accesos. Asimismo, se construirán losas de acceso de hormigón armado de 6 m de longitud, de idéntica sección transversal a la del puente, para atenuar el posible efecto del descenso de los terraplenes.

En la zona de los accesos al puente las defensas vehiculares se ejecutarán en una transición metálica semi-rígida cincada de 4,00 m de longitud, continuando con las defensas vehiculares metálicas del terraplén.

MANTENIMIENTO RUTINARIO PUENTE MANO DESCENDENTE SOBRE RÍO LUJÁN PROG.235+385: Para el puente existente sobre la mano descendente están previstas tareas de mantenimiento rutinario. Entre ellas se pueden destacar la colocación de defensas vehiculares de hormigón armado, con sus respectivas transiciones metálicas en acceso, la colocación de desagües de hierro galvanizado de 4" con adecuada saliente inferior, el fresado completo de la carpeta de rodamiento existente hasta llegar al hormigón del tablero y correspondiente sellado e impermeabilización previo a la colocación de la carpeta asfáltica, el sellado de fisuras en elementos de hormigón armado, el arenado de armadura y reconstrucción del recubrimiento y la canalización y limpieza del cauce.

Obras complementarias: El Proyecto contempla la ejecución de las siguientes obras:

- Remoción de alambrados existentes
- Construcción de alambrados
- Construcción de veredas con rampas peatonales.
- Talado de árboles, extracción de raíces, raigones y retiro de los mismos.
- Demolición de estructura Puente ferroviario existente en Pr 231+704
- Posible Demolición de puesto caminero Distribuidor en Alto Nivel - Progresiva 231+457
- Retiro y construcción de tranqueras
- Demolición del refugio de pasajeros existente en Av. 40

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



- Dársenas y refugios para pasajeros en coincidencia con: la Avenida 40, la zona Parque Industrial (Distribuidor Sistema 3), la escuela ubicada en la Progresiva 234+850 (Distribuidor Sistema 2), la escuela ubicada en la Progresiva 244+300
- Pasarelas Peatonales en coincidencia con: la zona Parque Industrial (Distribuidor Sistema 3), la escuela ubicada en la Progresiva 244+300 y la escuela ubicada en la Progresiva 234+850,
- Defensas vehiculares tipo Flex Beam, en lugares tales como: accesos a puentes, alcantarillas transversales, columnas de iluminación ubicadas a menos de 3,50 m del borde de calzada, entre calzada principal y zona de canal revestido, entre calzadas principales y calles colectoras.

- **Señalamiento Horizontal y Vertical e Iluminación**

En toda la longitud del tramo de referencia, se ha proyectado el Señalamiento Horizontal y Vertical, en un todo de acuerdo al “Sistema de Señalamiento Vial Uniforme”, Artículo 22, Ley Nacional de Tránsito 24.449. Por otro lado, se contempla la provisión e instalación de todos los elementos necesarios para la iluminación del tramo.

- **Forestación**

La misma se materializa con la plantación de las especies arbóreas y arbustivas en las cantidades establecidas en los cómputos métricos.

- **Obrador**

Se analiza la ubicación del obrador en la parcela de propiedad de DVBA, situada a 50 metros de las vías de ferrocarril, con una superficie de 1,3 ha aproximadamente. Esta parcela se encuentra en un área a las afueras de la ciudad pero directamente relacionada a través de la Avenida 40, que es el acceso a la ciudad de Mercedes. El emplazamiento del obrador se encuentra en las cercanías al primer tramo de obra. El mismo contará con: Plantas de Elaboración de asfalto y hormigón, Estación de servicio, Taller de mantenimiento de equipos, Playa de lavado, Sector de almacenamiento transitorio de residuos, Depósito de lubricantes, Zonas de oficinas con baños químicos.

II. IMPACTOS AMBIENTALES ASOCIADOS AL PROYECTO

Se llevó a cabo la identificación de impactos para cada una de las etapas del proyecto: Construcción y Operación. A continuación, se especifican aquellas actividades y acciones susceptibles de producir algún tipo de alteración, bien sea de naturaleza perjudicial o beneficiosa.

ACCIONES DEL PROYECTO POTENCIALMENTE GENERADORAS DE IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES:

- a. Construcción y montaje de obrador
- b. Transporte de insumos materiales y equipos
- c. Limpieza y Nivelación del área
- d. Acopio de materiales
- e. Construcción de terraplenes y paquete estructural
- f. Construcción de obras de infraestructura
- g. Construcción de Obras complementarias



- h. Generación de residuos (ya sean asimilables a domiciliarios, residuos áridos, o residuos especiales/peligrosos)
- i. Generación de efluentes líquidos
- j. Desmantelamiento de obrador
- k. Desafectación de personal una vez finalizada la etapa de construcción
- l. Proceso de mantenimiento
- m. Funcionamiento del sistema vial-tránsito

Se resumen a continuación los IMPACTOS POTENCIALES NEGATIVOS valorados como MODERADOS y ALTOS, que según consta en el EsIA de referencia, podrían afectar el medio natural y/o antrópico para las acciones identificadas según la etapa del proyecto en la que se producen:

ETAPA CONSTRUCTIVA

a. Construcción y montaje del obrador:

Medio físico natural:

- *Afectación del agua subterránea y del agua superficial*
- *Afectación del suelo (estructura, relieve, calidad)*
- *Afectación del aire (calidad, ruido)*

La afectación sobre estos factores se clasifica como MODERADA.

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Ecosistema*
- *Fauna*
- *Patrimonio natural*

Se espera que los impactos sean moderados. Las acciones de adecuación del terreno, afectarán los procesos ecológicos en la interacción suelo-agua y la modificación del hábitat. A esto se suman los posibles atropellamientos y el ahuyentamiento de fauna debido al movimiento propio del obrador.

Medio antrópico

- *Factor social (infraestructura de servicios, tránsito y transporte, calidad de vida de la población):* El único impacto que se clasifica como de valor ALTO durante la instalación del obrador, es la afectación sobre el tránsito por la ralentización del tráfico vehicular y la potencial modificación temporal de recorridos y paradas de transporte público. El resto de los impactos se clasifican como de valor MODERADO.

b. Transporte de insumos materiales y equipos

Medio físico natural

- *Afectación del agua subterránea (carga y descarga) y del agua superficial (calidad)*
- *Afectación del suelo (estructura, calidad)*

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Fauna (mamíferos, anfibios, aves)*

Medio antrópico

- *Factor social (tránsito y transporte)Factor cultural (paisaje)*

Los impactos identificados en este caso son clasificados como de valor MODERADO y se deben, en su mayoría, al movimiento de maquinarias y camiones característicos de este tipo de obras. Los factores afectados se listan a continuación.

c. Limpieza y Nivelación del área

Medio físico natural

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



Gobierno de la
Provincia de
**BUENOS
AIRES**



- *Afectación del agua subterránea:* la infiltración de sustancias podría afectar la capa más superficial del agua subterránea (freática con una cota muy alta en la zona). Por otro lado, los trabajos de movimiento de suelo también afectan la componente del drenaje y por lo tanto la permeabilidad de los suelos.

- *Afectación del agua superficial:* Se podría producir alteración en la dinámica de los escurrimientos superficiales y el eventual arrastre de materiales de construcción hacia zonas más deprimidas. Además es necesario mencionar, la alteración de la calidad del agua de manera puntual como consecuencia de vertidos o derrames accidentales de sustancias contaminantes que alcancen dichas zonas o el Río Luján - *Afectación del suelo :* La impermeabilización producida por el movimiento de suelos podrá provocar una disminución en la infiltración natural del terreno, la capacidad de retención de agua en el suelo y los efectos de descarga del acuífero libre (propios de la hidrogeología del área de estudio). En consecuencia, si estos sectores no son debidamente tratados y adecuadamente drenados, se acelerará la pérdida de suelo por arrastre y consecuentemente la generación de erosión. Se prevé el levantamiento de la cota para la construcción de la calzada, significando una alteración evidente en las pendientes y altura de la zona generando potencialmente aumento en la escorrentía, riesgo de erosión edáfica y alteración del medio físico.

Estos impactos se consideran negativos con una valoración ALTA.

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Ecosistema*
- *Patrimonio natural*
- *Fauna*

Estas acciones impactarán sobre los procesos ecológicos en la interacción suelo-agua y modificación del sitio de implantación de la obra. La pérdida de la cobertura vegetal, de gran magnitud, reducirá el hábitat actual, fraccionando el mismo y reduciendo la posibilidad de intercambio genético a lo largo de la zona. La cobertura vegetal es hábitat de las especies animales, zona de nidificación, alimentación, resguardo, etc. La pérdida de la misma tiene un impacto directo sobre la fauna local. Son impactos calificados como de ALTA valoración.

Medio antrópico

- *Factor social (infraestructura de servicios, tránsito y transporte, calidad de vida de la población)*
- *Factor cultural (paisaje, patrimonio arqueológico)*

Los impactos sobre este medio se consideran que serán MODERADOS e incluyen las molestias en el tránsito y en el transporte público que actualmente circula por la RP 41, y la modificación del paisaje incidiendo en la percepción del mismo.

d. Acopio de materiales:

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Fauna:* impacto negativo de valoración moderada, por posible pérdida de la riqueza faunística local debido a la alteración del hábitat.

Medio antrópico

- *Factor social (infraestructura de servicios, tránsito y transporte)*
- *Factor cultural (paisaje)*

Si bien esta acción podría provocar impactos de nivel moderado sobre la fauna debido a la alteración del hábitat y sobre el factor social y cultural, en el medio antrópico, se podrían evitar con la correcta implementación del PGAYs.

e. Construcción de terraplenes y paquete estructural

Es una de las acciones que provoca la mayor cantidad de afectaciones de ALTA valoración.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar





Medio físico natural

- *Afectación del agua subterránea*: La infiltración de sustancias que se transportan por escorrentía pueden afectar la capa más superficial de agua subterránea (freática y el pampeano, con una cota muy alta en la zona). Por otro lado, los trabajos de movimiento de suelo también afectan la componente del drenaje y por lo tanto la permeabilidad de los suelos.

- *Afectación del agua superficial*: Esta acción puede producir alteración en la dinámica de los escurrimientos superficiales y el eventual arrastre de materiales de construcción hacia el Río Luján o depresiones en el terreno que posteriormente pueden formar lagunas. Además es necesario mencionar, la alteración de la calidad del agua de manera puntual como consecuencia de vertidos o derrames accidentales de sustancias contaminantes que alcancen dichos cursos.

- *Afectación del suelo*: La calidad del suelo puede verse afectada por la probabilidad de que la emulsión generada durante las tareas de impregnación (compuesta de una mezcla compleja de hidrocarburos de alto peso molecular, que incluye compuestos aromáticos policíclicos de distintos niveles de toxicidad) se ponga en contacto con el suelo y de manera indirecta, llegue al agua subterránea. La circulación de los vehículos por fuera de la traza, incluyendo banquetas y colectora, implica la compactación de un área que no estaba destinada a tal acción (la mayoría de las maniobras y circulación serán sobre la traza de la autopista, colectoras y banquetas).

Los impactos sobre este medio se valoran como de intensidad MODERADA a ALTA.

Medio biológico/servicios ecosistémicos:

- *Ecosistema (procesos ecológicos, corredores biogeográficos)*

- *Fauna (mamíferos, anfibios, aves)*

- *Patrimonio natural (biodiversidad, cubierta vegetal)*

Se considera que todos los componentes de este medio se verán afectados por impactos de ALTA valoración debido a la transformación de las áreas naturales existentes y la consecuente pérdida de hábitats para las especies animales allí presentes.

Medio antrópico

- *Factor social (infraestructura de servicios, tránsito y transporte, calidad de vida de la población)*: Este impacto se considera de MODERADA valoración.

- *Factor cultural (paisaje)*: la pérdida del paisaje original se considera un impacto de ALTA valoración.

f. Construcción de obras de infraestructura

Medio físico natural

- *Afectación del agua subterránea y del agua superficial*.

- *Afectación del suelo (estructura, relieve, calidad)*: los impactos están dados por el movimiento de suelo y compactación para la instalación de los pilotes de sostén.

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Ecosistema (procesos ecológicos, corredores biogeográficos)*

- *Fauna (mamíferos, anfibios, aves)*

- *Patrimonio natural (biodiversidad, cubierta vegetal)*

Medio antrópico

- *Factor cultural (paisaje)*: Se producirá un impacto visual sobre el paisaje natural por la obra per sé, sumado a la instalación de señalización, cartelería y señalética de la obra vial.

Al igual que en el ítem anterior, los posibles impactos son clasificados en su mayor parte como de ALTA y MODERADA valoración. Los más importantes se producirán sobre el medio físico natural y sobre el medio biológico por las razones antes mencionadas.

g. Construcción de Obras complementarias

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



Gobierno de la
Provincia de
**BUENOS
AIRES**



Medio físico natural

- *Afectación del agua superficial y Afectación del agua subterránea:* Esta acción puede producir la alteración de la dinámica de los escurrimientos superficiales y el eventual arrastre de materiales de construcción hacia los cuerpos de agua existentes. La acción física de transporte de sustancias por escorrentía deriva posteriormente en la infiltración, afectando a la capa más superficial de agua subterránea freática (acuífero pampeano, ubicado en la zona a menos de 2 metros).

- *Afectación del suelo:* Esta acción producirá una alteración de las propiedades físicas del suelo relacionadas con la porosidad y su densidad. Además, se deberán considerar las tareas asociadas a la apertura de accesos y/o adecuación de caminos de servicio, que producirá una compactación del recurso edáfico.

- *Afectación del aire (ruido):* Se espera un incremento sonoro en las zonas donde se emplazarán dichas acciones.

Los impactos resultado de esta acción se valoran con una intensidad desde MODERADA a ALTA.

Medio biológico/servicios ecosistémicos:

- *Ecosistema (procesos ecológicos, corredores biogeográficos)*

- *Fauna (mamíferos, anfibios)*

- *Patrimonio natural (biodiversidad, cubierta vegetal)*

Los potenciales impactos que se podrían producir sobre este medio, son considerados de ALTA valoración.

Medio antrópico

- *Factor social:* El tránsito se verá afectado puntualmente en los lugares que se construyan las obras. Tanto la ralentización del tránsito como la generación de ruidos molestos impactarán también en la calidad de vida de la población.

- *Factor cultural (paisaje, patrimonio arqueológico):* El paisaje se verá alterado notablemente, ya que estas obras son de gran porte y por lo tanto, su impacto es ALTO. Cabe resaltar que en lo que se refiere a la ampliación del puente sobre el Río Luján, se deberá tener especial cuidado y tomar todas las provisiones por la posible emergencia de restos paleontológicos, debido que en la región ya han aparecido este tipo de hallazgos.

A excepción del paisaje, el resto de los impactos se clasifican como MODERADOS.

h. Generación de residuos

Residuos asimilables a domiciliarios:

La acumulación negligente tiene impactos sobre la salud pública, por la proliferación de roedores, insectos muchos de ellos vectores de enfermedades, como también podría impactar en la salud de la fauna asociada causando enfermedades en la misma.

Más allá de la generación habitual de RSU, la particularidad de este proyecto consiste en la generación de restos de extracción de la cobertura vegetal, como restos de troncos, ramas y raíces, si bien no conllevan ningún grado de peligrosidad, si es importante destacar que por la cantidad de los mismos puede ser un problema su disposición final.

Residuos áridos:

La generación de residuos provenientes de restos de construcción podrá impactar de manera negativa en el componente suelo y agua.

Residuos especiales:

Los residuos calificados como especiales (pinturas, solventes, etc.), podrían impactar el atributo calidad del suelo.

Los potenciales impactos producto de esta acción se valoran como MODERADOS, es fundamental en este sentido, cumplir con las recomendaciones establecidas en los programas de manejo de residuos, incorporados en el PGAYs elaborado para este proyecto.





i. Generación de efluentes líquidos:

Medio físico natural

- *Afectación del agua subterránea (calidad)*
- Afectación del aire (calidad).*

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Ecosistema (corredores biogeográficos)*
- *Patrimonio natural (cubierta vegetal)*
- *Fauna (mamíferos, anfibios, aves)*

Medio antrópico

- *Factor cultural (paisaje)*

Esta acción podría generar algunos impactos de importancia MODERADA, fundamentalmente en la zona de obrador si no se aplica efectivamente el PGAYs.

j. Desmantelamiento de obrador:

Medio físico natural

- *Afectación del agua subterránea (calidad)*
- *Afectación del aire (ruido calidad)*

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Ecosistema (procesos ecológicos)*

Medio antrópico

- *Factor social (tránsito y transporte, calidad de vida de la población):*

Los impactos que se podrían producir se valoran como de importancia MODERADA. De todas maneras se espera que el sitio sea restaurado a su condición previa al inicio del proyecto.

Será fundamental que se cumpla con todas las recomendaciones y programas estipulados en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAYs), a fin de poder restaurar correctamente la topografía del terreno, respetando escorrentías, taludes, planos naturales y terrenos de infiltración con cobertura vegetal natural, restableciendo la vegetación extraída de la zona, con especies nativas y propias del microambiente donde se instaló el obrador y de clase semejante a las del área circundante

Etapas de operación-funcionamiento

k. Desafectación de personal

Medio antrópico

- *Factor económico (generación de empleo, economía regional):* Al término de la obra se producirá una creciente desafectación de todo el personal involucrado en cada una de las etapas, componentes y obras de arte del proyecto, derivando en un impacto claro en el desempleo de profesionales, operarios y administrativos afectados a lo largo de todo el periodo de la obra. Esto generaría un impacto negativo ALTO en el componente socio-económico, la economía regional y la calidad de vida de la población asociada al proyecto.

l. Proceso de mantenimiento

Medio antrópico

- *Factor económico (economía regional):* La población aledaña podrá verse afectada por la carga, transporte, descarga de suelo, almacenamiento de materiales; movimientos de maquinaria pesada, así como el movimiento de personal, considerando estas acciones como de MODERADO impacto, debido a que generarían la ralentización del tránsito vehicular en el área y la generación de ruidos molestos.

m. Funcionamiento del sistema vial- tránsito

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar





Medio físico natural

- *Afectación del aire (ruido, calidad)*: El funcionamiento operativo de la infraestructura vial, producirá un notable aumento del flujo vehicular, provocando el incremento del nivel de ruidos y la producción de emisiones gaseosas vehiculares, con un impacto negativo valorado como de MODERADA importancia sobre la calidad de aire.

Medio biológico/servicios ecosistémicos

- *Ecosistema (procesos ecológicos, corredores biogeográficos)*: Este impacto se considera de intensidad MODERADA.

- *Fauna*: Uno de los impactos más relevantes estarían relacionados con la circulación y el atropellamiento de animales por una intensificación en el tránsito y la ampliación del ancho de carretera, lo que dificultará su desplazamiento.

- *Patrimonio natural (biodiversidad, cubierta vegetal)*

Medio antrópico

- *Factor cultural (paisaje)*: El paisaje se verá alterado notablemente, ya que estas obras son de gran porte.

Por lo antedicho, los impactos sobre la fauna, el patrimonio cultural y el paisaje se califican como de ALTA valoración.

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

Se presentan en el EsIA una serie de Medidas que tienen por objeto prevenir, mitigar y/o resarcir los impactos negativos, sólo para las acciones que produzcan impactos de magnitudes Moderada, Alta o Muy Alta.

A continuación, se enumeran las medidas de mitigación específicas a aplicar:

Medida de mitigación 1 - Capacitación previa al inicio de la obra

Medida de mitigación 2 - Control de vehículos, equipos y maquinaria pesada

Medida de mitigación 3 - Control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones

Medida de mitigación 4 – Monitoreo y control del recurso hídrico superficial y subterráneo, suelo y calidad de aire

Medida de mitigación 5 – Prevención de contaminación del recurso hídrico superficial

Medida de mitigación 6 - Control de la correcta gestión de los residuos tipo sólidos urbanos, de obra y peligrosos/especiales

Medida de mitigación 7 – Resguardo del recurso de agua subterránea/superficial

Medida de mitigación 8 – Control de derrame de hidrocarburos

Medida de mitigación 9 – Resguardo de restos fósiles u otros objetos de interés

Medida de mitigación 10 – Señalización de obra

Medida de mitigación 11 – Protección de la vegetación

Medida de mitigación 12 – Protección de la fauna

Medida de mitigación 13 - Plan de forestación

Medida de mitigación 14 – Cuidado de la calidad de vida de la población

Medida de mitigación 15 – Circulación en área operativa, transporte de materiales, insumos y equipos, seguridad del personal de obra

Medida de mitigación 16 – Gestión correcta del acopio de materiales

Medida de mitigación 17 – Comunicación a la comunidad

Medida de mitigación 18 – Desmantelamiento del obrador, finalización de obra

Por otro lado, se proponen una serie de medidas de compensación y potenciación de los impactos positivos, las cuales se listan a continuación:

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



Medida de compensación 1 - Reacondicionamiento del terreno, terminaciones y parquización

Medida de compensación 2 - Potenciación de la demanda de bienes y servicios

Medida de compensación 3 - Compensación de emisiones causadas por el desarrollo del proyecto y por la extracción de la masa arbórea de la zona de obra.

IV. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

El PGAYs presentado en el EsIA incluye los siguientes Programas y Subprogramas:

1. Programa de difusión del proyecto e información a la comunidad
2. Programa de monitoreo ambiental y social
3. Programa de capacitación
4. Programa de comunicación social
5. Programa de gestión de quejas y reclamos
6. Programa para minimizar las afectaciones a actividades económicas
7. Programa de manejo de interferencia
8. Programa de equidad de género
9. Programa de cumplimiento de condiciones laborales
10. Programa de salud y seguridad en el trabajo
 - 10.1 Subprograma de prevención específica: COVID-19
11. Programa de protección al patrimonio cultural
 - 11.1 Subprograma de hallazgos paleontológicos y arqueológicos
12. Programa de seguridad vial, ordenamiento del tránsito y señalización
13. Programa de gestión de luminarias de alumbrado público
14. Programa de gestión ambiental y social del campamento y obrador
15. Programa de gestión de residuos
16. Programa de manejo de fauna y vegetación
17. Programa de forestación y forestación compensatoria
18. Programa de manejo de suelos
 - 18.1 Subprograma de apertura y cierre de zanjas
19. Programa de manejo de canteras
20. Programa de manejo de recursos hídricos
21. Programa de plantas de materiales
22. Programa de maquinaria y equipos
23. Programa de manejo y transporte de cargas generales, materiales contaminantes y peligrosos
24. Programa de suspensión temporal por períodos prolongados
25. Programa de contingencias
26. Programa de vigilancia y control de la contaminación
 - 26.1 Subprograma de control de la calidad del aire
 - 26.2 Subprograma de control de ruido ambiental
 - 26.3 Subprograma de control de la calidad del suelo
 - 26.4 Subprograma de control de la calidad de los recursos hídricos superficiales y subsuperficiales
27. Programa de supervisión del cumplimiento de las medidas de mitigación
28. Programa de cierre de la obra

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar



MINISTERIO DE
AMBIENTE

GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

a) Previo al inicio de las obras:

La DVBA deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente los siguientes requerimientos:

1. Comunicar con una antelación de **15 días** ante este Ministerio sobre la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Se deberá Presentar un **Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS)** definitivo que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:

-Dado que la traza atraviesa zonas identificadas como humedales, será de vital importancia incluir dentro del PGAyS un Programa de Gestión de Humedales que contemple lo dispuesto en las ordenanzas municipales y que garantice la protección de las zonas de intercambio hídrico a fin de no afectar la dinámica de estos ecosistemas. Asimismo, en caso que por las actividades propias del proyecto se produjera pérdida de vegetación característica de humedales, se deberá recomponer en primera instancia el suelo con el objeto de propiciar la revegetación con especies nativas de los sitios disturbados y en la medida de lo posible tomar medidas que propicien la generación o mantenimiento de áreas que conserven las características típicas de estos ecosistemas, ya sea a los bordes de los caminos, en el área de préstamo de la ruta, o bien en charcas o bajos en áreas cercanas al proyecto.

- La Cuenca del Río Luján es considerada un humedal continental, entendiéndose como tal un área que permanece en condiciones de inundación o, por lo menos, con su suelo saturado con agua durante períodos de tiempo considerables. La ciudad de Mercedes se ve afectada regularmente por las crecidas y el desborde del curso de agua. Se deberá prevenir y contar con un **Plan de Contingencia** específico que contemple la naturaleza de humedal de la zona donde se emplazará el Proyecto, en el cual se estudien diferentes obras de infraestructura posibles, con el fin de minimizar y mitigar dicho impacto. El mismo deberá identificar acciones específicas, responsabilidades, recursos y equipamientos necesarios a fin de prevenir y minimizar las emergencias durante la etapa de construcción de la obra, especialmente en lo referido a la construcción del nuevo puente sobre la segunda calzada.

- El **Programa de Vigilancia y Control de la Contaminación** deberá cumplir con los requerimientos mínimos establecidos en la Resolución 492/19. En caso de que los resultados del monitoreo durante las etapas constructiva y operativa demuestren que se superan los valores establecidos en la normativa, incluir medidas que impidan la propagación de los contaminantes.

- El **Programa de Seguridad Vial, Ordenamiento de Tránsito y Señalización** deberá ser consensuado con los Municipios de Mercedes y San Andrés de Giles.

- El **Programa de Manejo de Interferencias**, deberá incluir los procedimientos (remoción y/o relocalización) a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente, en uso o desuso. Asimismo, deberá realizar las gestiones y consultas pertinentes a los entes reguladores, empresas estatales o privadas prestadoras de servicios públicos. Contar





además con los avisos y/o autorizaciones pertinentes. Toda la documentación deberá constar en obrador.

Con respecto a los puentes en la traza diseñada, se deberá contar con la autorización de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del estado (FASE) para coordinar el plan de trabajo, en el primer caso, y en el segundo, si bien no otorga autorizaciones vinculantes, se deberá establecer un canal de comunicación con el Comité de Cuenca del Río Luján (COMILU) respecto de la interacción con el Río Luján.

- El **Programa de Forestación y Forestación Compensatoria**, a incluir en el PGAYs, se deberá acordar con los municipios correspondientes, la ubicación, alcance y cantidad definitiva de ejemplares a reponer según lo recomendado en el Plan de Forestación presentado en el EsIA, garantizando las condiciones de seguridad del tránsito e incluyendo conceptos paisajísticos que tiendan a recuperar el paisaje natural. El Plan de forestación compensatoria definitivo, deberá contemplar especies nativas que permitan dar continuidad a los ecosistemas presentes en los sitios de relevancia biológica identificados en el EsIA. Se deberán establecer previsiones y definición de responsables a fin de asegurar la adaptación y supervivencia de los ejemplares implantados luego de recepcionada la obra y su periodo de garantía, en la etapa de operación.

- Con respecto al **Programa de Protección al Patrimonio Cultural**, teniendo en cuenta la información vertida en el EsIA en donde se informa que se han detectado múltiples sitios de potencial interés arqueológico y paleontológico tanto en el AID como en el AII, se considera indispensable que incluya una primera instancia de prospección para evitar las posibles afectaciones de este patrimonio, con especial atención a las inmediaciones del Río Luján. Finalizada esta etapa el especialista responsable deberá permanecer disponible para identificar cualquier hallazgo que pudiera ser detectado. Por otro lado, en el EsIA figura que el municipio de Mercedes trabaja en declarar Área Natural Protegida a una zona identificada como "Reserva del Arroyo Balta", ubicada dentro del Área de Influencia Indirecta del Proyecto analizado, principalmente por los hallazgos de interés paleontológicos que se han encontrado en ese área. La DVBA debe realizar consulta formal a la Dirección de Cultura de PBA, para que se expida respecto del patrimonio cultural paleontológico del AID. Además, se deberá realizar una consulta formal a Patrimonio de la PBA que indique si el puente ferroviario a demoler tiene valor patrimonial y si hay potenciales afectaciones a los costados de la traza. En caso de una respuesta afirmativa, se deberá incluir en el PGAYs, dentro del PROGRAMA DE PROTECCIÓN AL PATRIMONIO CULTURAL, con el fin de aplicar las medidas de mitigación necesarias.

En caso de que durante las tareas de construcción, se encontrase cualquier objeto arqueológico, resto paleontológico, cultural o histórico dentro del predio, la DVBA deberá adecuarse a lo establecido por la Ley Nacional Nº 25.743 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, denunciando dicho descubrimiento a la autoridad de aplicación en la materia, siendo responsable de su conservación hasta que dicho Organismo de Aplicación tome intervención y se haga cargo de los mismos. En caso de encontrarse el proyecto en un área factible de producirse hallazgos, deberá desarrollarse un Programa de protección del patrimonio cultural, con el objetivo de cumplimentar un conjunto de acciones que permitan una adecuada gestión ambiental en referencia a los restos arqueológicos y paleontológicos en la etapa de obra, en concordancia con los lineamientos de la legislación local vigente.

Dichos Programas deberán estar rubricados por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscritos y habilitados en el Registro de Profesionales de

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
BUENOS
AIRES



este Ministerio. Los Programas que el PGAYs contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.

3. La DVBA deberá garantizar la implementación de **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. 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.

Además, se deberá **comunicar** formalmente la realización de la obra, con la correspondiente antelación a las empresas de ferrocarriles que poseen ramales interceptados por la obra, al Comité de Cuenca del río Luján, a la empresa operadora del gasoducto identificado en el área operativa de la obra, a la empresa distribuidora de energía eléctrica que opera la línea de media tensión que también se encuentra en el área operativa de la obra, a las autoridades del Parque Industrial de Mercedes, a los Consejos escolares de Mercedes y San Andrés de Giles y a las empresas de transporte de pasajeros que circulan por la RP41. En caso de relocalizar paradas de colectivos, como la línea 206 de la empresa Master Bus, la cual conecta San Andrés de Giles con Mercedes recorriendo la RP 41, deberá informarse a la población aledaña con folletos informativos, los cuales indiquen la ubicación exacta de las paradas temporales.

4. Contar con la **Prefactibilidad Hídrica** del proyecto, y con los permisos y autorizaciones que correspondan.

5. Contar con la autorización municipal para la instalación del obrador. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación definitiva 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. La DVBA deberá contar con todos los acuerdos necesarios respecto de la relocalización del puesto de comida identificado como "Al lado del camino", el cual se encuentra casi enfrentado con la Escuela Agrotécnica N°1, según consta en el expediente administrativo EX-2022-36022490-GDEBA-DVMIYSPGP.

b) **Durante la etapa constructiva**, en el obrador se deberá contar con la siguiente documentación:

7. La instalación de planta de hormigón y/o asfalto, contar con la memoria descriptiva de las instalaciones, indicando su ubicación en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas. Cumplimentar todas las normas de seguridad y funcionamiento, gestión integral de sus residuos y efluentes. Presentar ante el Ministerio de Ambiente la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo





establece la **Ley Nº 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 contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas generadoras de dichos materiales.

8. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los municipios de Municipio de Mercedes y San Andrés de Giles, vinculado a la gestión a implementar con los materiales de desarme, escombros y sobrantes de la actividad, y producto de las tareas extractivas de poda, desmalezado y limpieza de la zona de vías, taludes, canales y secciones de escurrimiento de obras de arte, en función de sus características, y la elección de los sitios escogidos para su disposición final, cumplimentando la legislación vigente, identificando aquellos para ser reutilizados y los de descarte, debiendo contar en obrador con las autorizaciones pertinentes. En caso de definir la disposición de los restos de demolición y suelo extraído que lo contenga, en **canteras**, certificar que cumplan con la **Resolución Nº 353/10** de este Ministerio de Ambiente. Se destaca que los mismos no podrán ser provisoriamente dispuestos en conducciones naturales o artificiales de agua. El acopio provisorio en pilas de los residuos deberá efectuarse de manera tal de asegurar el libre escurrimiento superficial, sin interferir en los drenajes naturales, debiéndose retirarlos tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.

9. En cuanto a la **Gestión Integral de Residuos**, se deberá caracterizar a los mismos estableciendo su correcto almacenamiento transitorio, tratamiento y disposición final, contando con los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires, sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al **Decreto 806/97**, reglamentario de la **Ley 11.720** “Residuos Especiales”, y su modificatorio **Decreto 650/11** para el caso de residuos de características especiales. Por otra parte, además, se deberá cumplimentar la **Ley 13.592** de “**Gestión integral de los residuos sólidos urbanos**”, la cual fija los procedimientos de gestión de los RSU, de acuerdo con las normas establecidas en la **Ley Nacional Nº 25.916** de “Presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios”.

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

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

Observaciones

- En el resumen ejecutivo del Proyecto Presentado por la DVBA se menciona que “...con respecto a la Fauna, se determinó como de mayor importancia la ornitofauna, y también un número de anfibios (en la rivera del Río Luján) y pequeños mamíferos que llevaron al equipo técnico de este estudio a determinar la importancia de incluir pasa faunas en el





proyecto, por ejemplo adaptando alguna de las alcantarillas existentes o a construir...” En este sentido, en la medida de mitigación correspondiente a Protección de la Fauna, se describen los “ecoductos o pasafaunas sub viales” recomendándose los del tipo “alcantarilla” y se sugiere el número, ubicaciones y dimensiones de los mismos. Su construcción será de vital importancia para preservar a los pequeños mamíferos, anfibios y fauna general que habitan la zona.

- En cuanto a las alcantarillas, los diseños, calidad, cantidad y localización de las mismas deberán estar en correspondencia con los resultados de modelos matemáticos predictivos con el fin de reducir al mínimo las afectaciones sobre el ambiente circundante y deberá contar con la aprobación de la Dirección Provincial de Hidráulica como único organismo responsable de la gestión integrada de las cuencas hídricas de la provincia de Buenos Aires.

- Teniendo en cuenta la gran riqueza cultural del área de influencia, tanto directa como indirecta, la DVBA deberá prestar especial atención a la aplicación de los programas específicos incluidos en el Plan de Gestión Ambiental y Social: “Programa de Protección al Patrimonio Cultural” y el “Subprograma hallazgos paleontológicos y arqueológicos”, sobre todo en las cercanías del río Luján.

- Tanto en el municipio de Mercedes como en el de San Andrés de Giles se realizan fiestas regionales a lo largo del año. Si bien los eventos no caen dentro del área de influencia directa del proyecto estudiado, se podría generar un aumento del tránsito vehicular en la zona de proyecto, por lo que se deberá extremar las precauciones en señalización, circulación de maquinaria pesada, etc y tenerlo en cuenta al momento de diseñar el Programa de Seguridad Vial, Ordenamiento de Tránsito y Señalización y el Programa de Comunicación Social.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Consultora Red de Consultores Ambientales Argentinos en representación de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.
- La presente se circunscribe solamente a las obras descritas en el **ítem I**.
- Tanto el Programa de Monitoreo Ambiental y Social, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; podrán ser modificadas por este Ministerio.
- La DVBA 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 al Ministerio y a los Municipios de Mercedes y San Andrés de Giles sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
- Se deberá informar a este Ministerio sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
- La DVBA deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La Contratista de la obra deberá comunicar y acreditar ante la DVBA, y ésta última ante este Ministerio de Ambiente la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente informe.

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14
Buenos Aires, La Plata
Tel. 429 - 5579
ambiente.gba.gob.ar



- 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 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.
- Se deja constancia que la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del territorio y bienes comunes establece que NO surgen situaciones bloqueantes y/o condicionantes en el marco de la Resolución N° 492/19.
- Se deja constancia que en el marco de la Resolución 557/2019, la cual establece los procedimientos de participación ciudadana dentro del proceso de evaluación de impacto ambiental para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) prevista en la Ley N° 11.723, se ha publicado el Informe presentado por la Consultora Red de Consultores Ambientales Argentinos en representación de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, “**Construcción de Segunda Calzada, Repavimentación y Ensanche de Calzada Existente de la Ruta Provincial N° 41, Tramo R.N.N° 5 – R.N.N° 7**” a ejecutarse en los partidos de Mercedes y San Andrés de Giles desde el día Martes 8 de Noviembre del 2022 hasta el día Jueves 8 de Diciembre del 2022, recibiendo observaciones en el correo electrónico: participacionciudadana@ambiente.gba.gob.ar, el cual se encuentra publicado a tales efectos. Dichas observaciones fueron realizadas por el Centro de Ingenieros de la Localidad de Mercedes y por tratarse de alternativas al proyecto, fueron remitidas a la DVBA. Así mismo, la DVBA informa a este Ministerio de Ambiente que se realizó la reunión pertinente con el mencionado Centro de Ingenieros, el día 09/03/2023 y presenta punto por punto, las respuestas dadas a las consultas e inquietudes realizadas.



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
2023 - Año de la democracia Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 23 pagina/s.

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.08.03 12:01:08 -03'00'

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.08.03 12:01:04 -03'00'