



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad universitaria en la República Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-38400730- -GDEBA-DPTLMIYSPGP – DIA - RESO – MIYSP - “PUENTE CALLE GOGNA” – LUJÁN

VISTO el expediente EX-2022-38400730- -GDEBA-DPTLMIYSPGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164, el Decreto N° 31/20, la Resolución OPDS N° 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que la SUBSECRETARÍA DE RECURSOS HÍDRICOS DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “PUENTE CALLE GOGNA”, a ejecutarse en el partido de Luján, 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 el proyecto consiste en la construcción de un puente sobre el Río Luján, en reemplazo del existente sobre calle Gogna/Almirante Brown (progresiva 57+180). La obra se encuentra implantada en un área de actividades mixtas, en un punto de gran confluencia vehicular tanto público como privado, por la inmediata cercanía con la terminal de ómnibus de Luján y la presencia de varias líneas de colectivos que utilizan el actual puente como interconexión de márgenes. Desde el punto de vista estructural, el puente a construir será del tipo “Puente Viga”, conformado por tres tramos de aproximadamente 25.50 m, siendo la longitud total del puente en el orden de los 76.50 m. El eje del puente y el eje de la canalización del río forman un ángulo de cruce de 72°;

Que el proyecto en cuestión será llevado a cabo y financiado por la Provincia de Buenos Aires, y cuya unidad ejecutora es la SUBSECRETARÍA DE RECURSOS HÍDRICOS DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y

SERVICIOS PÚBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES;

Que, según consta en orden 20, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19, no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico: participacionciudadana@ambiente.gba.gob.ar;

Que en orden 21 (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-2023-01279204-GDEBA-DBOSMAMGP);

Que en orden 21 (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-2023-02985966-GDEBA-DAPMAMGP);

Que en orden 21, 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 se adjunta en orden 58 el Informe Técnico Final (IF-2023-38790591-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, sujeta al cumplimiento de los condicionamientos detallados en el referido informe;

Que en orden 62 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por la SUBSECRETARÍA DE RECURSOS HÍDRICOS DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS 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-2023-48657250-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);

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 “PUENTE CALLE GOGNA”, a ejecutarse en el Partido de Luján, Provincia de Buenos Aires, descripto en el Anexo I (IF-2023-48657250-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, presentado por la SUBSECRETARÍA DE RECURSOS HÍDRICOS DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS 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-2023-48657250-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: 2024.07.04 16:40:38 ART
Location: Provincia de Buenos Aires

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
GOBIERNO BS.AS., ou=SUBSECRETARIA DE
GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715124234
Date: 2024.07.04 16:40:13 -03'00'

ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto “**Puente Calle Gogna**”, a ejecutarse en el Partido de Lujan, Provincia de Buenos Aires; y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EslA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por la Dirección Provincial de Hidráulica (DPH), Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, en el marco del EX-2022-38400730-GDEBA-DPTLMIYSPGP.

I. Memoria Descriptiva:

El presente proyecto tiene como principal objetivo la construcción de un puente sobre el Río Luján, en reemplazo del existente sobre calle Gogna / Almirante Brown (progresiva 57+180).

La obra se encuentra implantada en un área de actividades mixtas, en un punto de gran confluencia vehicular tanto público como privado, por la inmediata cercanía con la terminal de ómnibus de Luján y la presencia de varias líneas de colectivos que utilizan el actual puente como interconexión de márgenes.

Desde el punto de vista estructural, el puente a construir será del tipo “Puente Viga”, conformado por tres tramos de aproximadamente 25.50 m, siendo la longitud total del puente en el orden de los 76.50 m.

El eje del puente y el eje de la canalización del río forman un ángulo de cruce de 72°

• Superestructura

El nuevo puente, se proyecta con un ancho de calzada de 8.30 m, veredas peatonales (en ambos bordes) de 1.50 m de ancho libre. Se completa la sección transversal del tablero con defensas vehiculares de H⁰A⁰, barandas peatonales y cornisas prefabricadas dispuestas en los bordes de la superestructura, resultando un ancho de tablero de 12.72 m.

La losa de calzada se prevé encofrarla en su parte inferior, mediante elementos recuperables o elementos prefabricados a modo de “prelosas”, completando la sección de la losa de calzada mediante un sector hormigonado “in-situ”. En ambos extremos del puente, se construirán losas de acceso.

La superestructura estará constituida por 5 vigas prefabricadas y postesadas tipo “I”, apoyadas en los dinteles de los respectivos estribos y pilares, sobre las cuales se

hormigona la losa de calzada *in-situ*. Considerando el peso de las vigas, se estima que el montaje se realizará mediante maniobras de izaje con grúa. La losa de calzada se prevé en su parte inferior con pre losas de hormigón armado, sustentadas por las vigas longitudinales, y capa de rodamiento de 8.30m de ancho ejecutada con hormigón elaborado *in-situ*.

Se completa la sección transversal con defensas vehiculares de hormigón armado tipo *new jersey* y con las veredas peatonales en ambos lados de 1,50 m de ancho libre.

- **Estribos:**

Los estribos serán del tipo cerrado, fundados mediante 10 pilotes de 0,80 m de diámetro y de 16 m de longitud, vinculados mediante un cabezal de 0,80 m de espesor. La estructura se completa con cinco contrafuertes de 0.40m de espesor y ancho constante, los que rematan en el dintel de apoyo o viga bancada de apoyos. Sobre éstos se dispondrán los tetones de apoyo, sustento de los apoyos de neopreno.

- **Pilares:**

Los 3 pilares serán del tipo “pórtico pilote-columna”, es decir conformados por cinco pilotes columna de 0.80 m de diámetro y 9.50 m de longitud (contados a partir de la cota de la solera de la canalización) y un dintel superior. La longitud de los pilotes será de 9.50 m (contados a partir de la cota de la solera de la canalización), con ensanchamientos en las puntas (bulbos) de 1 m de diámetro, mientras que la altura de las columnas es del orden de los 7.50 m, ejecutadas mediante encamisado y posterior colado de hormigón.

Para la ejecución del puente se realizará un terraplén de avance de 30m con suelo seleccionado, planteado en 2 etapas. Se comenzará demoliendo el puente existente con una grúa con guinche y excavadoras con martillo; conforme avance la demolición se utilizará el material de descarte como contención del terraplén, evitando socavaciones que afecten y/o perjudiquen al mismo.

Posteriormente se realizará el nuevo puente viga, comenzando con la ejecución de pilotes, estribos, pilares y la superestructura. Los pilotes serán pre-excavados y hormigonados *in-situ*, ejecutados con pilotera y todo el equipamiento necesario apoyado en “tierra firme” (terraplén de acceso) con inyección de lodo bentonítico. El material de descarte se acumulará en piletones destinados para ese fin.

Se concluye la obra con el retiro del suelo seleccionado del terraplén y los escombros de contención, depositándolos en el sector de descarga indicado por la inspección.

II. Identificación de Impactos Potenciales identificados en el ESIA

A continuación, se listan aquellas acciones susceptibles de producir algún tipo de alteración, bien sea de naturaleza perjudicial o beneficiosa, sobre el área de implantación del proyecto. Estas acciones se analizan según se produzcan durante la fase constructiva de las obras, o durante la fase de funcionamiento del nuevo puente.

Fase de construcción

Tareas Preliminares:

- Montaje y funcionamiento de infraestructura temporal
- Ocupación de vallado de zona de obra
- Desbroce y despeje de vegetación

Movimiento de suelo, demoliciones, construcción y retiro de terraplenes:

- Movimiento de suelo, construcción y retiro de terraplenes
- Remoción de puente existente

Transporte:

- Movimiento de maquinaria
- Equipos pesados, parte de obra

Acopio/Almacenamiento:

- Materiales
- Productos químicos, aceites y combustibles

Montaje/estructura de puente:

- Ocupación de suelo
- Fundaciones, pilotaje y paquete estructural

Obras Accesorias:

- Accesos y señalización
- Reconstrucción de pavimentos de acceso

Abandono:

- Cierre de obrador, recomposición de áreas afectadas
- Generación de residuos

Fase de Operación

Puente:

- Funcionamiento/señalización
- Mantenimiento y limpieza

Circulación:

- Transito

- Conectividad

Impactos ambientales negativos

De lo expuesto en el Capítulo 5 del EsIA, una de las acciones que podría generar impactos negativos de magnitud alta, corresponde al incorrecto acopio y almacenamiento de productos químicos, aceites, combustibles y otros, ya que de producirse el derrame de cualquiera de esas sustancias, repercutirá en forma negativa sobre el recurso hídrico y el suelo, afectando la salud y seguridad del personal de obra y de terceros. Se considera que la afectación sobre la calidad del aire será moderada. La implantación de pilotes es considerada como otra de las actividades de obra que provocará impactos negativos de magnitud elevada sobre el recurso suelo.

Los impactos negativos de magnitud moderada, durante las *tareas preliminares de la etapa constructiva* se deberán a las acciones de vallado de la zona de obra ya la colocación de alambrados, que pueden afectar temporalmente la geomorfología del área de implantación del proyecto, al igual que el desbroce y despeje de la vegetación, pudiendo incrementar los procesos erosivos y alterar la cobertura vegetal.

Las tareas de *movimiento de suelo* también se estiman que producirán impactos de magnitud media. En los sectores de *implantación de los terraplenes de avance*, el suelo se verá afectado al quedar cubierto por el material seleccionado, mientras que la dispersión de material particulado afectará la calidad de aire local. Dichas tareas de movimiento de suelo también afectarán la salud y seguridad de la población cercana al puente. Finalmente, la presencia de los terraplenes afectará la calidad visual del paisaje.

Las acciones asociadas a *la remoción del puente existente* podrán generar dispersión de material particulado, afectando moderadamente la calidad de aire local.

Las tareas asociadas al *transporte*, producto del movimiento de maquinaria y equipos en la zona de obra, podrán impactar moderadamente al recurso suelo, al producir procesos de compactación a partir de la circulación de vehículos y maquinarias pesadas, principalmente sobre las superficies que han sido desprovistas de la cubierta vegetal. El riesgo de un accidental derrame de combustibles, aceites y otras sustancias empleadas en los obradores puede generar procesos contaminantes que afecten la calidad del suelo. Paralelamente, en relación a dichas tareas, la calidad del aire puede verse afectada temporalmente en la zona de obra, por incremento de partículas en suspensión y del nivel de ruido, principalmente en el área operativa y en los frentes de obra. La circulación de maquinarias y equipos pesados, el transporte de

materiales y personal, y el funcionamiento del obrador puede afectar a la comunidad en el aspecto de circulación vial, pudiéndose ver vulnerada también la salud de la población, por el riesgo potencial de accidentes.

Se considera que las tareas asociadas al *acopio y almacenamiento de materiales* pueden repercutir negativamente sobre la comunidad.

La *implantación* de la estructura *del puente* afectaría en forma moderada la geomorfología. Esta acción podrá afectar además la calidad de aire, debido a la dispersión de material particulado, impactando paralelamente sobre la salud de los habitantes del área, debido a emisiones gaseosas y sonoras provenientes de maquinarias, sumado a la potencial afectación de la seguridad en el sitio de implantación del nuevo puente. El paisaje también se verá alterado por las tareas de montaje de la estructura del puente, al producir una interferencia visual. La vegetación circundante también resultará afectada por las tareas de montaje del nuevo puente.

Obras accesorias tales como la *reconstrucción de accesos y señalizaciones* impactarán negativamente sobre la calidad del aire y sobre la salud de la población, por la dispersión de material particulado y emisión de gases de las maquinarias vinculadas a esas tareas. Consecuentemente también se verá vulnerada la seguridad de los vecinos. La vegetación circundante también se verá afectada en forma moderada debido a la adecuación de los accesos en frente de obra.

En la etapa de abandono *la generación de residuos* puede producir un potencial impacto negativo de moderada intensidad sobre el recurso hídrico, el suelo, la atmósfera, el paisaje y la vegetación. Consecuentemente la incorrecta gestión de los residuos en esta etapa puede producir emisión de olores que empeoren la salud de la población, produciendo molestias a la comunidad cercana a la obra.

Durante la etapa operativa, la atmósfera puede verse afectada moderadamente producto de las emisiones gaseosas de los vehículos, consecuencia del incremento del flujo vehicular. El incremento de tránsito afectará directamente a la comunidad. Paralelamente se producirá una disminución de la calidad visual del paisaje.

Impactos ambientales positivos

Respecto de los impactos positivos, durante la etapa constructiva, las afectaciones más significativas se verán reflejadas en la demanda de mano de obra debido a la generación de un mayor nivel de empleo producido en mayor medida por las acciones asociadas a la instalación del obrador y estructuras asociadas. Otro de los impactos de mayor relevancia se relaciona con las tareas de reconstrucción de los pavimentos de

acceso al puente que producirán mejoras sustanciales en la conectividad, generando beneficios a la comunidad al mejorar la circulación vehicular.

Los impactos positivos medios o de magnitud moderada se relacionan con el incremento en la oferta de trabajo (mano de obra local), por las acciones relacionadas con la adecuación de los accesos y la señalización, la ocupación de vallado de la zona de obra y por el movimiento de maquinaria (transporte).

En la etapa de abandono, las tareas de cierre del obrador, el retiro de las maquinarias y la recomposición del sitio, producirán una mejora sustancial en la calidad visual del área del proyecto (paisaje), en la conectividad entre ambas márgenes, en la salud y seguridad de la población cercana al área de influencia directa, y en consecuencia en la demanda de mano de obra

En la etapa operativa, el funcionamiento del nuevo puente y las tareas de mantenimiento y limpieza producirán una mejora sustancial en la conectividad entre ambas márgenes y en la circulación vial, representando además un beneficio para la comunidad y la salud de la población cercana, dada las mejoras en las condiciones de higiene. Se considera que la demanda de mano de obra local se verá beneficiada en forma moderada, al igual que la seguridad vial producto del descongestionamiento del tránsito vehicular al evitar embotellamientos.

III. Medidas de mitigación Identificados en el EsIA

Este apartado identifica los factores que se verán afectados por el proyecto de obra y se enuncian las medidas de mitigación que se aplicarán.

Medida 1. Paisaje:

- Reducir la interferencia visual generada por las actividades de construcción
- Reacondicionamiento de las áreas intervenidas

Medida 2. Suelo:

- Contrarrestar la compactación del suelo
- Reducir la degradación química y biológica del suelo
- Favorecer la infiltración de agua en el suelo

Medida 3. Recurso Hídrico:

- Minimizar la cantidad de sedimentos que puedan modificar la calidad del agua superficial del río Luján (en el área del proyecto).
- Reducir los factores de riesgo de contaminación del agua superficial
- Favorecer la infiltración del agua.

Medida 4. Atmósfera:

- Reducir las emisiones de material particulado
- Minimizar las emisiones atmosféricas de contaminantes
- Control de las fuentes generadoras de ruido

Medida 5. Recurso hídrico-Suelo-Atmósfera. Manejo de residuos:

- Realizar la identificación y clasificación de residuos generados
- Disponer adecuadamente los residuos generados

Medida 6. Recursos hídricos. Manejo de efluentes líquidos:

- Disponer adecuadamente los residuos cloacales generados
- Etapa del proyecto: Construcción

Medida 7. Socio-económico. Seguridad pública:

- Identificar los riesgos a los que pueden estar expuestos la comunidad lindante a la obra
- Minimizar los peligros a los cuales pueden estar expuestos la comunidad lindante a la obra

Medida 8. Manejo de Contingencias. Derrames y Fugas:

- Prevenir y minimizar el impacto por eventos contingentes de derrames y fugas en etapa de construcción.

IV. Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS)

El EsIA presenta en el capítulo 7 el PGAyS, el cual se estructura en Programas específicos necesarios para compensar, minimizar o evitar los impactos ambientales que se puedan derivar de la ejecución de la obra. A continuación se enuncian los mismos:

- Programa de Manejo ambiental del obrador
- Programa de Ordenamiento de la circulación vehicular
- Programa de Difusión y comunicación
- Programa de Cumplimiento legal, permisos y autorizaciones
- Programa de Gestión de residuos sólidos y efluentes líquidos
- Programa de Prevención y control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones
- Programa de Atenuación de afectaciones a servicios públicos e infraestructura
- Programa de Manejo de excavaciones y movimiento de suelo
- Programa de Seguimiento y monitoreo
- Programa de Contingencias
- Programa de Capacitación al personal de obra

- Programa de Protección del paisaje
- Programa de Prevención de afectaciones a actividades económicas
- Programa de Transversalidad de género
- Programa de Seguridad pública

V. Condicionamientos requeridos

Previo al inicio de las obras se deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente los siguientes requerimientos:

1. Comunicar con una antelación de 15 días la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el **Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS)** específico para el proyecto, que contenga las recomendaciones establecidas en el ESIAS, los programas enunciados en el apartado IV con las adecuaciones requeridas, y las observaciones desarrolladas:
 - a) El **Programa de ordenamiento de la circulación vehicular** deberá considerar como lugares particularmente sensibles: la Basílica de Luján, la Terminal de Ómnibus, y el extremo noreste del Parque Ameghino. Otras localizaciones tales como museos, parques, instituciones educativas, y establecimientos de distinta naturaleza como la arquería, tiro federal, y otros, ubicados en el área de influencia directa o próximos a la misma, deberán considerarse como importantes focos de afluencia a los efectos de no sobrecargar, con el plan de desvíos, las arterias donde se encuentran emplazados.

El Programa deberá asegurar accesos francos y correctamente señalizados para el ingreso al Camping Recreo El Manantial, al Club de Regatas, y toda otra localización próxima al área operativa del proyecto. Las señalizaciones deberán estar en un todo de acuerdo con la normativa vigente.

- b) El **Programa de Contingencias** deberá contemplar, además de las contingencias generales consideradas en todo proyecto constructivo, las contingencias específicas para la obra en cuestión. Respecto de los terraplenes de avance, además de las prácticas habituales de mitigación ante excedentes hídricos se deberá profundizar en acciones específicas complementarias, estableciendo responsabilidades, recursos y equipamientos necesarios, a fin de prevenir y minimizar emergencias asociadas a la ocurrencia de precipitaciones significativas durante la construcción, con los consecuentes riesgos de inundación. Se deberán

contemplar además las contingencias asociadas a potenciales derrumbes y desplazamientos, identificando responsables, recursos y acciones a emprender en caso de ocurrencia.

- c) El **Programa de Seguimiento y Monitoreo**, deberá ajustarse a lo establecido por la Dirección de Laboratorio, Análisis Industriales y Ambientales de este Ministerio, para la obra en cuestión cuyo cuadro resumen se transcribe a continuación:

MUESTREO LINEA DE BASE				
Estrato	Agua superficial	Suelos/sedimentos	Aire	Ruido
Frecuencia	Antes del inicio de obra (única vez)			
Analitos	1)HTP 2)PAH 3)Metales (Pb,Cr, Cd, Zn, Ni,Hg,Cu) 4)Metaloides (arsénico) 5)Sustancias Fenólicas 6)Sólidos Suspendidos Totales (SST) 7) pH 8)conductividad/Sólidos Disueltos Totales (SDT) 9) Turbidez 10)Oxígeno Disuelto 11)Materia Orgánica (DBO5 – DQO) 12)coliformes fecales y totales	1)pH 2)HTP disc. 3)PAH disc. 4)Metales (Pb, Cr, Cd, Zn, Ni, Hg, Cu) 5)Metaloides (arsénico) 6)Sust. Fenólicas	1)Dióxido de Nitrógeno (NO2) 2)Dióxido de Azufre (SO2) 3)Compuestos Orgánicos Volátiles discriminados (VOC's) 4)Material Particulado 10	Según IRAM 4062:2021
Sitios	1	Suelos no menos de 4/ sedimentos 1	4	4

MUESTREO DURANTE LA OBRA			
Estrato	Agua superficial	Aire	Ruido
Frecuencia /Analitos	SEMANAL Analitos: 1)Sólidos Suspendidos Totales 2)pH 3)Conductividad/ SDT 4)Turbidez MONITOREO INTERMEDIO: Analitos: idem pre-obra	No menos de 2 eventos distribuidos durante la ejecución de la obra.	No menos de 2 eventos distribuidos durante la ejecución de la obra.

Se destaca que para la evaluación de la calidad del aire (incluyendo medición de ruidos) deberán considerarse como lugares particularmente sensibles: los frentes de obra, zona de obrador, de estructuras temporales, y los sitios de concurrencia pública emplazados en la zona operativa del proyecto y su área de influencia directa mencionados en el ítem VI.2a.

En todos los casos, en base a los resultados de los análisis efectuados sobre las muestras obtenidas, el Responsable Ambiental y Social elaborará Informes y propondrá, de detectarse resultados por encima de los niveles guía a la normativa vigente en la Provincia de Buenos Aires, acciones correctivas a emprender. En el caso particular del suelo resultante de las excavaciones y retiro de terraplenes, deberá ser analizado antes de su traslado al sitio de disposición final, y en caso de que los resultados se encuentren por encima de los valores máximos establecidos por la norma vigente, deberá ser tratado y dispuesto como residuo especial según la Ley N° 11.720, Decreto reglamentario N° 806/97 y modificatorias.

Se elaborará un informe sobre los resultados correspondientes a la Línea de Base y un Informe por cada muestreo semanal. Estos Informes, que deben ser suficientemente oportunos para garantizar la protección ambiental y no resentir la marcha de los trabajos, deben ser sometidos a la aprobación de la Inspección de las obras y, una vez aprobados, sus recomendaciones pasan a formar parte del PGAs.

- d) El **Subprograma de Gestión de Terraplenes de Avance**, deberá establecer medidas mínimas destinadas a la protección del ambiente en lo referente a la metodología constructiva y a la operatoria de retiro de los terraplenes de avance. Deberá contener medidas y acciones que consideren la erosión del lecho producto del aumento de la velocidad del agua debido a la reducción de la sección de escurrimiento. La sección "reducida" del cauce deberá ser tal que asegure un caudal ecológico mínimo, a fin de mantener la diversidad biológica. Asimismo, en relación a la reducción de la sección útil de escurrimiento, deberá preverse en el Programa de Contingencias, las acciones de emergencia ante la ocurrencia de precipitaciones y/o crecidas significativas durante la construcción.
- e) Incorporar un **Programa Específico de Demoliciones**, el cual contendrá lineamientos ambientales mínimos a fin de mitigar los impactos socio-ambientales y los impactos sobre los bienes naturales comunes, considerando la afectación a la calidad de agua superficial y consecuentemente a las comunidades acuáticas. Las

medidas deberán incluir entre otras, el correcto almacenamiento transitorio, tratamiento y disposición final, acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires.

- f) Se deberá incorporar un **Programa de Forestación** destinado a compensar el arbolado extraído que pudiera ser afectado por las tareas constructivas. Asimismo, es necesario establecer las 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 de la ruta.
- g) Se deberá incorporar un **Programa de Protección al Patrimonio Arqueológico y Paleontológico** destinado a resguardar los posibles restos arqueológicos y paleontológicos en la zona de obra. Para ello, se deberán realizar medidas preventivas de prospección superficial antes de comenzar las obras a los fines de detectar si existen materiales factibles de ser considerados sitios arqueológicos y/o yacimientos paleontológicos. Asimismo, se deberán planificar acciones, recursos y responsables en caso de encontrarse restos arqueológicos y/o paleontológicos durante la obra, así como notificar a la autoridad de aplicación.

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

- 3. Notificar con debida antelación al Municipio de Lujan sobre las intervenciones y obras a realizar. Debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que la autoridad municipal determine.
- 4. Implementar **acciones de divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas; donde se deberá comunicar las demoras e interrupciones en los accesos y demás actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales y de la población en general. Asimismo, se deberá difundir el programa de desvíos donde se detalle a la población las calles donde se llevarán a cabo los mismos.
- 5. De acuerdo a lo manifestado mediante NO-2022-32726888-GDEBA-DPHMIYSPGP, se deja constancia que no corresponde el requerimiento a la Dirección Provincial de Hidráulica las autorizaciones otorgadas por la Autoridad

del Agua - A.D.A. de acuerdo a la Resolución N°2222/19 y complementarias, toda vez que la misma forma parte de la Subsecretaria de Recursos Hídricos hecho por cuanto esta tiene poder de policía sobre la revisión y aprobación de los proyectos hidráulicos que pudieran presentarse por parte de otros organismos del estado provincial y/o municipal y, consecuentemente, la norma está dirigida a los administrados que pretendan realizar algún tipo de emprendimiento en predios de su propiedad.

6. Contar con las autorizaciones municipales para la instalación del **obrador y estructuras temporales**. Se deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis, incluyendo caminos de acceso, construcción de caminos provisorios -de requerirse- y rutas a seguir para el transporte de materiales respecto al proyecto, previendo que la dirección de los vientos no afecte sectores sensibles, 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.

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

7. En caso de adquirir áridos y suelos seleccionados, tanto de sitios elegidos por la empresa contratista para la explotación, como de empresas proveedoras, se deberá acreditar la existencia y vigencia de la DIA correspondiente, de acuerdo a la **Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97, Art. N°7**; otorgada por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, de instalar plantas de hormigón in situ y/o asfalto, presentar ante este Ministerio la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece la **Ley N° 5.965** de "Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera".
8. En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
9. En caso de definir la disposición de los restos de demolición y todo suelo extraído que lo contenga, en **canteras**, cavas o relleno sanitario, certificar que cumplan con la **Resolución N°353/10** de este Ministerio. 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.

10. En 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 N° 25.916 de “Presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios”.

VI. Recomendaciones

Sin perjuicio de las consideraciones expuestas en la presente, además de atender las medidas mitigatorias, lo establecido en el PGAYS, y los condicionamientos requeridos en el presente informe; se deberán tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- 1) En caso de utilizar caminos existentes, finalizada la etapa constructiva, dichos caminos se deberán acondicionar y dejar en igual o mejor estado al originalmente encontrado previo a la ejecución de las obras.
- 2) De existir en paralelo, otros proyectos en desarrollo en el Área de Influencia Indirecta, en zonas próximas a la obra, deberán contemplarse en el cronograma de obra los efectos acumulativos y/o sinérgicos que pudiesen ocurrir y valorar los mismos en el apartado de Impactos del EsIA. Consecuentemente deberán desarrollarse Medidas Mitigatorias y adecuarse el PGAYS a las nuevas condiciones ambientales.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en el EsIA presentado por el Ministerio de Infraestructura y

Servicios Públicos y en la documentación suministrada en respuesta a la información ampliatoria solicitada por este Ministerio. Se considera que sólo lo informado en segunda instancia, rectifica la documentación original del EsIA, considerando la validez del resto de la información contenida en el mismo.

- El presente informe se refiere a la construcción de un nuevo puente de configuración 1+1, en reemplazo del existente sobre la calle Luis Gogna en la ciudad de Luján, obras descriptas en el ítem I del presente informe.
- 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 efectuaren; podrán ser modificadas por este Ministerio.
- El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Contingencias y de Gestión Ambiental en la etapa constructiva y de abandono del proyecto. Asimismo, deberá comunicar a este Ministerio y al Municipio de Lujan 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.
- En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la **Declaración de Impacto Ambiental**, deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc. En caso de haberse verificado cambios relevantes, deberá informar ante este Ministerio.
- El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos 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 el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos y éste último ante este Ministerio la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente informe.

- El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El artículo 22° de la Ley General del Ambiente N° 25.675 y el Artículo 19° de Ley de Pasivos Ambientales N° 14.343 establecen la obligación de contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la 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.
- En el marco de la **Resolución 492/19**, la **Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes** informa que no surgen situaciones ambientales bloqueantes.
- En el marco de la **Resolución 557/19**, se informa que en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de **Participación Ciudadana** al proyecto presentado por El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos denominado “Puente Calle Luis Gogna” ubicado en el municipio de Luján. El informe presentado, fue publicado desde el día 05/01/2023 hasta el día 04/02/2023 **no habiéndose recibido opiniones ni observaciones** en el correo electrónico: participacionciudadana@ambiente.gba.gov.ar.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I - "Puente Calle Gogna"

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 15 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: 2023.11.24 12:39:56 -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: 2023.11.24 12:39:57 -03'00'