



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2025-Centenario de la Refinería YPF La Plata: Emblema de la Soberanía Energética Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2023-15500275- -GDEBA-DVMIYSPGP DVPBA - “AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003 TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17. LONGITUD: 7,0 km.”,- RESO DIA

VISTO el expediente EX-2023-15500275- -GDEBA-DVMIYSPGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.477, N° 15.479, 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, dependiente 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 “AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003 TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17. LONGITUD: 7,0 km.”, a realizarse en los partidos de Merlo y Morón, 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 intervención sobre la traza de la Ruta Provincial N° 1003 a fin de dar continuidad al ensanche de calzada ejecutado hacia comienzos del año 2019, donde se incorporó un carril más por sentido de circulación entre la avenida R.P.N° 1001 (Av. Eva Perón) y la estación Merlo Gómez (aproximadamente 1,00 km);

Que en orden 9 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 el profesional que suscribe el estudio de impacto ambiental presentado por la firma se encuentra debidamente inscripto en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones

(RUPAYAR) como RUP – 000290, de acuerdo a las previsiones de la Resolución OPDS N° 489/19;

Que, según consta en orden 10, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19;

Que se adjunta en orden 13 el Informe Técnico Final (IF-2024-32871573-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;

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, dependiente 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-2024-34198423-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución, obrante en orden 18;

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, la gestión ambiental es adecuada, por lo que 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, el artículo 20 de la Ley N° 15.477, 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 «AMPLIACIÓN RUTA

PROVINCIAL Nº 1003 TRAMO: RP Nº 21 - RP Nº 17. LONGITUD: 7,0 km.”, a realizarse en los partidos de Merlo y Morón, presentado por la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, dependiente del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, descrito en el Anexo I (IF-2024-34198423-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, en el marco de la Ley Nº 11.723 y la Resolución OPDS Nº 492/19.

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

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

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2025.01.06 13:51:56 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: 2025.01.06 13:51:57 -03'00'

ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto "**AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003: TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17**", a ejecutarse en los Partidos de Morón y Merlo de la Provincia de Buenos Aires; y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EsiA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, en el marco del EX-2023-15500275- -GDEBA-DVMIYSPGP.

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (transcripta del EsiA):

El proyecto forma parte del Programa de Conectividad y Seguridad en corredores viales de la Provincia de Buenos Aires. El mismo consiste en "AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003: TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17" transcurre en los partidos de Morón y Merlo, en la zona oeste del Gran Buenos Aires, en la provincia de Buenos Aires, aunque la mayor parte transcurre en Merlo. La actual cinta asfáltica de un carril por mano será demolida y en su lugar se construirá una vía de dos carriles por mano, con colectoras (Figura 1)



Figura 1. Trazado general del proyecto.

El proyecto de intervención sobre la traza de la RP 1003 consiste en dar continuidad al ensanche de calzada ejecutado hacia comienzos del año 2019, donde se incorporó un carril más por sentido

de circulación entre la avenida R.P.Nº1001 (Av. Eva Perón) y la estación Merlo Gómez (aproximadamente 1,00 km).

Dado que la R.P. Nº 1003 forma parte de la red de conexión con la futura Autopista Presidente Perón, situada al sud oeste del trazado, y a la que se vincula mediante la R.P. Nº 21, las mejoras sobre la infraestructura atienden también al fortalecimiento de dicha red.

Por ello se prevé la duplicación de calzada en un tramo de 7 km comprendido entre la R.P.Nº21 hasta la estación Merlo Gómez en donde intercepta a la calzada existente ensanchada (calle Stevenson). Esto significa que la intervención no alcanza a la totalidad de la RP1003.

El ancho de zona de camino ronda los 50,00 m, por lo que se considera suficiente para la implantación de una obra básica que contemple: duplicación de calzada con separador central, calles colectoras, adecuación del Paso a Nivel sobre vías del FF.CC. Belgrano Sur (Estación Merlo Gómez) y diseños ordenadores del tránsito en intersecciones, incorporando obras de demarcación, iluminación, señalización vertical y demarcación horizontal, nuevos cruces semaforizados vehiculares y peatonales, construcción de dársenas para transporte público y colocación de refugios para pasajeros, acompañado con obras de saneamiento hidráulico y puesta en valor del entorno urbano, sin resultar necesario recurrir así a nuevas superficies mediante expropiación.

- Diseño geométrico y obras básicas.

Se adopta como radio mínimo absoluto de giro en el cruce de vías locales: 6,00 m. Deseable: 9,00m.

La calzada se proyectará con una pendiente transversal del 2% hacia cada lado a partir del eje, tanto para calzada principal como para colectoras.

La pendiente longitudinal de calzada en este caso se fija en 0,15%.

Se contemplan carriles de 3,50m de ancho en el caso de la calzada principal, mientras que para colectoras los anchos alcanzan 3,00m.

Luego, se incluyen dársenas exclusivas para transporte público de pasajeros, que prevén un ancho de carril neto mínimo de 2,50m (según plano tipo).

Se prevén veredas de pendiente y anchos variables de acuerdo a proyecto.

Además, se tiene en cuenta el desplazamiento de personas con movilidad reducida. Por ello, se advierte la ejecución de rampas de acceso en coincidencia con las sendas de cruce peatonal.

- Obra hidráulica

Como característica general se observa que la obra en cuestión se encuentra en una zona alta, próxima al límite de cuenca entre los ríos Reconquista y Matanza, lo cual reviste un punto favorable en cuanto al escurrimiento

Considerando las condiciones del terreno y obras de desagüe existentes (pendientes naturales y zanjas, alcantarillas, etc.) junto con la implantación de la obra básica proyectada, se elaboró un proyecto hidráulico para garantizar su funcionamiento de forma integral ejecutando las siguientes obras:

- Perfilado y/o readecuación de las zanjas laterales existentes de la ruta, acorde a la topografía del lugar.
- Nuevo sistema de desagüe pluvial en zonas de implantación de colectoras compuesto de sumideros, conductos y cámaras.
- Construcción de alcantarillas transversales ubicadas en Progresivas: 0+355, 0+774 y 4+230 de acuerdo a la nueva obra.
- Construcción de alcantarillas longitudinales en accesos a propiedades.
- Obras complementarias:
- Ordenadores de tránsito:

Junto con la ejecución de ordenadores de tránsito con intervención semafórica, se implementarán tres cruces peatonales seguros ubicados en las progresivas 1+250, 4+700, 5+300; con la siguiente configuración:

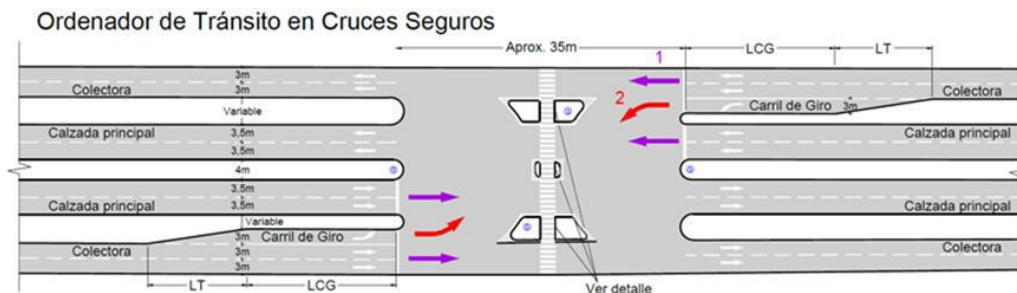


Figura 2. Ordenadores de tránsito de cruces seguros.

- Adecuación de paso a nivel:
Consiste en el ajuste, compatibilización y reacondicionamiento del paso a nivel ubicado en la intersección entre la R.P.N°1003 y vías del ferrocarril Belgrano Sur, próximo a la estación Merlo Gómez (Progresiva 6+550, de la presente obra).
Se adecuará el paso a nivel acorde al nuevo diseño de manera de lograr una correcta vinculación de la obra con el entorno circundante, conectando el tramo final de la ruta que actualmente posee una configuración de 2+2.
- Paradas de transporte público:
Con objetivo de resolver los problemas actuales de seguridad, se construirán nuevas dársenas y refugios para ascenso y descenso de pasajeros del transporte público,

reubicando y ampliando la cantidad de paradas existentes. Conjuntamente, se implementará un sistema de paradas seguras dotadas de sistemas de video vigilancia y comunicación de pronta ayuda.

- Interferencias Protección de poliducto YPF

La obra genera interferencia directa con el Poliducto de Ø12 3/4" de diámetro VM - LM (Villa Mercedes – La Matanza), en su progresiva, KM 648,00 a 655,00 aproximadamente.

Se estableció contacto con la división de interferencias YPF, con la finalidad de dar adecuado tratamiento al caso, logrando compatibilizar el emplazamiento de las obras previstas.

Se determinaron sectores que requieren la aplicación de protecciones sobre la traza del poliducto adyacente a la ruta.

El Contratista deberá, previo al inicio de los trabajos, recabar todos los datos necesarios ante los Entes correspondientes, efectuar excavaciones, cateos de verificación, señalización, medidas de prevención y seguridad, etc., y realizar toda tarea y gestión necesaria.

Si bien resta contar con información precisa sobre el tipo de protecciones a implementar (a proveer por YPF), se ha logrado consensuar criterios para proteger el poliducto.

Se aplicará protección en los siguientes casos:

- Cruces de calzada principal.
- Cruces sobre accesos a propiedades de importante tránsito, siempre que no contemplen vinculación a colectoras.
- Sectores de tapada insuficiente que posean solicitud de tránsito.

II. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES (transcripta del EsIA):

El estudio ambiental del proyecto se realizó identificando las acciones del proyecto y sus interacciones con los componentes ambientales de su entorno, en las etapas de Construcción y Operación, respectivamente.

A continuación se enuncian mismas:

Identificación de acciones de la Etapa de Construcción

- Desplazamiento de actividades de comercio informales sobre el borde de la ruta
- Ubicación de Obradores
- Demolición de calzada actual.
- Demolición, remoción de refugios para transporte
- Remoción de luminarias existentes

- Remoción /Tala de árboles y arbustos
- Depósito de Materiales extraídos y sobrantes
- Provisión tierra seleccionada /uso de canteras
- Excavación/ Movimiento de Tierra para caja
- Construcción de base y sub-base de la vía
- Construcción de doble calzada en hormigón simple
- Construcción de colectoras en hormigón simple.
- Construcción de banquetas conformadas.
- Construcción Obras de arte – Alcantarillas y Puente A° Las Vívoras
- Adecuación de sistema de desagüe hidráulico.
- Desagüe Pluvial en Colectora y calzada c/cordón
- Adecuación de Paso a Nivel en vías FF.CC. Belgrano Sur
- Colocación de ordenadores de tránsito en intersecciones.
- Construcción de dársenas para transporte público
- Colocación de refugios para pasajeros
- Instalación de Sistemas de iluminación.
- Instalación de sistemas semafóricos.
- Señalización vertical y demarcación horizontal.
- Movimiento de Maquinaria pesada
- Corte y desvío de tránsito local y pasante
- Desvío transporte público
- Colocación de vallados y señalización temporaria
- Vertidos accidentales
- Consumo de energía
- Consumo de agua
- Demanda de mano de Obra
- Medidas de Seguridad e Higiene Laboral
- Abandono/Cierre de Obrador

Los principales impactos negativos durante la etapa de construcción asociados a las acciones mencionadas son:

- Generación de polvo y partículas y aumento del nivel sonoro puntual y continuo debido a los movimiento de suelos y desmonte para demolición de la calzada existente y conformación

de la caja y ejecución de bases para la nueva pavimentación con Hº simple, en una extensa longitud

- Riesgo de afectación de cursos de agua y zanjas pluviales por inadecuada disposición de escombros y deshechos de obra
- Afectación de estabilidad o erosión del suelo y modificación del drenaje por movimientos, compactación y acopio del suelo extraído
- Degradación y/o contaminación del estado del suelo por vertidos accidentales de sustancias peligrosas o especiales
- Afectación de la cubierta vegetal del suelo por movimiento de suelos y desmonte
- Afectación de avifauna por extracción de árboles y aumento de nivel sonoro puntual y continuo.
- Molestias a la población circundante por generación de ruidos y polvo de obra
- Molestias a la población por restricción de la movilidad urbana y al aumento de tránsito de rodados y maquinarias pesadas.
- Afectación de la actividad de peatones frentistas y de comercios actuales
- Perjuicio económico para un sector de población por afectación y desplazamiento de actividades comerciales formales e informales para la duplicación de calzada
- Riesgo de accidentes para la población por movimiento de obra y circulación de maquinaria y rodados pesados.
- La demanda de agua y sistema cloacal para el Obrador debe atenderse con servicios alternativos por la falta de red pública de servicios
- Eventual afectación de servicios por demanda de energía eléctrica
- Sobre la infraestructura local y regional la afectación a la circulación vial actual será el impacto más significativo durante la construcción, afectando asimismo al transporte público que utiliza la población de manera regional
- También será significativa la alteración de la circulación vehicular y peatonal para los frentistas de la ruta, en especial los que cuenten con garajes para autos
- Generación de empleos
- Por aumento en la demanda de materiales e insumos, provocará generación de ingresos a nivel local y regional
- Afectación de ventas de comercios de ruta formales debido a la restricción que existirá para el acceso y estacionamiento de automóviles y público pasante por la ruta actual, así como por desvíos de tránsito en general y en especial de transporte público.

Identificación de acciones de la Etapa de Operación

- Ocupación del espacio por la infraestructura vial
- Mejora de la infraestructura para la circulación vial
- Mejora de la durabilidad de la superficie de rodamiento de Hº Simple
- Mejora del sistema de desagüe hidráulico.
- Adecuación Paso Nivel en vías FF.CC. Belgrano Sur para 4 carriles
- Aumento de seguridad en accesos laterales y cruces por semaforización y señales
- Aumento de ordenamiento tránsito en intersecciones.
- Refugios para pasajeros durables y con imagen homogénea
- Dársenas para transporte público
- Nuevo Sistemas de iluminación.
- Instalación de sistemas semafóricos.
- Señalización vertical y demarcación horizontal.
- Aumento de circulación vial
- Aumento de Ruidos y contaminación atmosférica
- Disminución de Riesgo de accidentes por duplicación de carriles
- Mantenimiento de la Ruta
- Mantenimiento de espacios parquizados
- Mantenimiento de luminarias y semaforización
- Mantenimiento de mobiliario urbano
- Demanda de Mano de Obra p/ Mantenimiento
- Dispositivos de Seguridad y Señalización en la vía
- Mejora del paisaje urbano por el diseño de ruta y obras complementarias
- Posible aumento del valor de propiedades inmuebles por mejor infraestructura vial
- Mejora accesibilidad a Partidos de Merlo y Morón

Los principales impactos negativos durante la etapa de operación asociados a las acciones mencionadas son:

- La continuidad e incluso aumento de la emisión de gases GEI's por aumento del tránsito vial
- Disminución de espacios de estacionamiento debido a la ocupación de suelo con la duplicación de ruta
- Aumento de demanda de energía por sistema de iluminación y Semaforización

Si bien en las conclusiones se menciona que en la etapa de construcción los impactos ambientales serán en general negativos de moderada a baja intensidad, según se puede conjeturar a partir de la matriz, de 24 acciones consideradas de impacto negativo, 11 son de alto impacto, 13 de impacto medio y sólo 2 son catalogadas como de bajo impacto. Por lo que se podría concluir que los impactos son principalmente altos y moderados.

Los impactos negativos están relacionados con las acciones que afectan factores tales como movimiento de suelos, calidad del aire, por generación de polvo y ruido, y los cortes y desvíos del tránsito

Por su parte, en la Etapa de Operación se da la mayor parte de los impactos positivos, según se manifiesta, debido a los objetivos del proyecto la ausencia de requerimiento de utilización de recursos naturales para el funcionamiento del sistema y el mejoramiento de la conectividad y movilidad urbana del mismo.

III. MEDIDAS PARA GESTIONAR LOS IMPACTOS AMBIENTALES (transcripta del EsIA):

Las medidas, recomendadas para mitigar los impactos ambientales negativos, se enfocan en medidas generales y asociadas a las actividades o acciones impactantes más específicas del proyecto, que tendrán efectos ambientales sobre algún componente del Medio Natural o Antrópico, en particular.

Las mismas se enuncian a continuación:

- MIT 1: Control de Vehículos, Equipos y Maquinaria Pesada
- MIT 2: Control de Emisiones Gaseosas, Material Particulado, Ruidos y Vibraciones
- MIT 3: Control de la Correcta Gestión de Residuos Tipo Sólido Urbanos y Especiales
- MIT 4: Control de la Correcta Gestión de Efluentes Líquidos
- MIT 5: Control de Excavaciones, Remoción de Suelo y Cobertura Vegetal
- MIT 6: Control de Acopio y Utilización de Materiales e Insumos
- MIT 7: Control del Plan de Prevención de Emergencias y Contingencias Ambientales
- MIT 8: Control de la Señalización de la Obra
- MIT 9: Ordenamiento de la circulación
- MIT 10: Control de Drenajes, Desagües y Anegamientos en zona de Obra.

IV. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (transcripta del EsIA):

Se han desarrollado los programas que incluyen las medidas cuyos objetivos propuestos se enuncian para la prevención de la contaminación, la minimización y adecuada disposición de residuos, emisiones y efluentes, la preservación de la seguridad de los trabajadores y la población,

y la adecuada atención de los trabajadores y la población, ante contingencias o emergencias producidas durante alguna de las etapas de la obra.

Los mismos se listan a continuación:

- Programa de Permisos Ambientales
- Programa de Monitoreo Ambiental
- Programa de Gestión de obradores
- Programa de Gestión de tránsito
- Programa de Gestión de equipos, maquinarias y herramientas
- Programa de Control de Señalización de Obra
- Programa de Gestión de demoliciones y escombros
- Programa de Gestión de desvíos
- Programa de Gestión de residuos
- Programa de Protección de la vegetación
- Programa de Protección de patrimonio cultural
- Programa de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias
- Programa de Seguimiento del Plan de Seguridad e Higiene
- Programa de Control Ambiental de la obra
- Programa de Comunicaciones a la Comunidad
- Prevención de Enfermedades Infecciosas en el Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)
- Programa de Restauración Ambiental

En el EsIA, se menciona que se han identificado algunas situaciones de ocupación indebida de espacios públicos a la vera de la ruta existente, y que se trata de actividades informales con infraestructura móvil y/o precaria que deberán ser removidas para la ejecución de la obra. Asimismo, se ha presentado un **plan de sostenimiento de ingresos** destinado a paliar las afectaciones económicas que sufrirá el grupo de los catorce vendedores informales que desarrollan sus actividades de venta de comidas al paso en forma precaria en las banquetas de la RP1003 al momento del relevamiento, se plantea que las compensaciones económicas serán realizadas según los datos de ingresos mensuales declarados en el relevamiento socioeconómico realizado por la DVBA el 4 de agosto de 2021.

En el capítulo referido a la caracterización del ambiente se menciona que las siguientes actividades serán afectadas por la obra y por tanto, deberán tomarse medidas específicas:

- Progresiva 3+500 de la RP1003 predios de grandes dimensiones dedicados al uso industrial y a la playa terminal de la línea de colectivos 216, destacándose también la presencia de un Ecopunto para la recepción de residuos de poda del partido de Merlo;
- 31 establecimientos educativos de nivel inicial, primario, medio y secundario;
- Seis unidades sanitarias en el partido de Merlo, un Centro de Salud en Morón y un hospital General de Agudos en Rafael Castillo, partido de la Matanza, siendo el más cercano a la traza la Unidad Sanitaria Nro 2 de Merlo;
- Dos estaciones de servicio correspondientes al partido de Merlo.

En la caracterización del ambiente se han identificado, de acuerdo información brindada por DVBA, 38 paradas de colectivos en la traza de la RP1003. Asimismo, se menciona que en el proyecto prevé un aumento en el número de paradas, ascendiendo a 43, con sus respectivas dársenas para los colectivos.

En el EsIA se menciona que se realizará una obra hidráulica que consistirá en perfilado y/o readecuación de las zanjas laterales existentes de la ruta; nuevo sistema de desagüe pluvial en zonas de implantación de colectoras compuesto de sumideros, conductos y cámaras; construcción de alcantarillas transversales ubicadas en Progresivas: 0+355, 0+774 y 4+230 de acuerdo a la nueva obra; y construcción de alcantarillas longitudinales en accesos a propiedades.

Durante el relevamiento ambiental realizado el 19/06/2024 se han identificado importantes focos de microbasurales a lo largo del tramo y en el Arroyo “Las Viboras” y que entre los impactos esperables se encuentra la mejora en el paisaje urbano, siendo la sanidad un aspecto intrínseco del mismo. Por otra parte, en la zona de emplazamiento del proyecto de obra se identificó lo siguiente:

- Gran flujo de vehículos que transitan sobre la RPN 1003 y que las calles que la interceptan son en su mayoría sin pavimentar, con focos de microbasurales en sus laterales.
- En el aliviador de la alcantarilla del Arroyo “Las Viboras” se han identificado aspectos que indican que el lugar se utiliza como refugio habitacional. Asimismo, en el lateral derecho, desde la Estación Merlo Gómez, se visualiza una vivienda de construcción precaria en la zona de camino.
- La obra proyectada de 50 metros de zona de camino parecería superponerse a alumbrado público, carcelería y semáforos. interferencias

V. SE DEBERA DAR CUMPLIMIENTO A LOS SIGUIENTES CONDICIONAMIENTOS:

La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente los siguientes requerimientos:

1. Presentar el **Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) específico al proyecto** con las incorporaciones mencionadas a continuación:
 - 1.1. El **Programa de Gestión de Tránsito** deberá garantizar accesos francos a las instalaciones productivas e industriales, Ecopunto, viviendas, escuelas y demás accesos afectados por la obra. Respecto a las escuelas cercanas a la traza, se deberán asegurar pasarelas señalizadas y seguras para el correcto paso peatonal de la población escolar.
 - 1.2. El **Programa de Gestión de Desvíos** deberá ser consensuado con los municipios involucrados y las empresas de transporte público. Asegurar la circulación adecuando los caminos a utilizar durante la etapa de obra. La reubicación de paradas, y de ser necesario los recorridos provisorios, de transporte público automotor deberán ser consensuados con la/las empresas que brindan el servicio y los municipios, y notificar oportunamente mediante carcerería a los y las usuarias, los recorridos provisorios y nuevas ubicaciones.
 - 1.3. El **Programa de Monitoreo Ambiental** deberá establecer para cada factor a ser monitoreado, los sitios de muestreo seleccionados, en número representativo de la escala del proyecto, considerando su ubicación estratégica respecto de dichos factores; método de muestreo; frecuencia y parámetros de referencia con normativa asociada. Los informes deberán estar disponibles en el obrador. Se deberán incluir un monitoreo específico que analice la situación actual del Arroyo “Las Víboras” y especificaciones respecto a su gestión respecto a las obras a realizar sobre el mismo.
 - 1.4. El **Programa de Protección de la Vegetación** deberá definir su gestión, tratamiento y sitios de acopio. El contratista será responsable de su correcta disposición hasta el momento de su retiro y disposición final en sitios habilitados. Por otro lado, en el programa se menciona que para el desarrollo paisajístico se recomiendan especies autóctonas, Se recomiendan incorporar especies autóctonas del país, en preferencia nativas de las ecorregiones Pampa, Espinal, y Delta e Islas del Paraná (correspondientes a la Provincia de Buenos Aires). Cabe mencionar que se encuentra disponible en la página web del Ministerio de Ambiente un catálogo de flora nativa de la Provincia de Buenos Aires. Queda prohibida la quema de pastizales como método de desmalezamiento, así como la quema de los restos de poda.
 - 1.5. El **Programa de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias** deberá asignar a los responsables a cargo de las emergencias previamente, agilizando el accionar y haciendo más eficaz el procedimiento. Asimismo, es necesaria, además de la jerarquización de contingencias, responsables y canales de comunicación, la asignación y verificación de recursos tales como los elementos de protección personal y

equipamiento contra derrames e incendios, protocolo de público conocimiento por el personal afectado a la obra, croquis de evacuación disponible y visible en el obrador, y programación de simulacro de emergencias.

- 1.6. Se deberá incorporar un **Programa de erradicación de microbasurales** que tenga como objetivo la limpieza de la traza e identificación del origen de los focos, debiendo disponerlos en sitios habilitados de acuerdo a la normativa aplicable.
- 1.7. Se deberá incorporar un **Programa de Gestión de Interferencias** destinado a identificar las interferencias que afecten a la obra y desarrollar las medidas de mitigación correspondientes. Para ello será necesario notificar a los entes reguladores, empresas estatales o privadas prestadoras de servicios públicos y propietarios públicos o privados de instalaciones de cualquier tipo del área de influencia directa que pudieran interferir con la obra, para que conozcan las particularidades del proyecto y notifiquen sobre las infraestructuras de servicios existentes.
- 1.8. Se deberán incorporar al **Programa de Comunicaciones a la Comunidad** 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 deberán 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, educacionales y centros de salud de la población en general. Asimismo, se deberá difundir el programa de desvíos donde se detalle a la población las calles donde se llevará a cabo los mismos. Asimismo, se deberán planificar medidas específicas a fin de prevenir afectaciones a la población y actividades desarrolladas en el área de influencia directa de la obra.

Dichos Programas deberán estar rubricados por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscritos 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.

2. Se deberá actualizar el inventario de los usos informales del área afectada y realizar los acuerdos necesarios para el reasentamiento de las partes afectadas previo a su traslado, garantizando estándares mínimos de protección social para el desarrollo e integridad de las y los afectados.
3. Se deberá contar con la aptitud hidráulica del proyecto.
4. Durante la ejecución de las alcantarillas transversales ubicadas en Progresivas: 0+355, 0+774 y 4+230 se deberá asegurar que los restos de demolición de las alcantarillas

existentes no afecten el libre escurrimiento del cauce fluvial. Las medidas de mitigación a ejecutar serán acordes al método y equipamiento empleado en la demolición. Los escombros, deberán ser cargados, transportados y depositados en sitios seleccionados dentro de la zona de obra hasta el momento de su retiro a disposición final.

5. Se deberá contar con los permisos correspondientes de reubicación del alumbrado público y semáforos; y notificar a los municipios de Merlo y Morón de posibles interrupciones en el servicio.
6. Finalizada la etapa constructiva, los caminos utilizados para la provisión de materiales deberán ser acondicionados, dejándolos en igual o mejor estado al originalmente encontrado previo a la ejecución de las obras. Del mismo modo corresponderá restaurar y recomponer cualquier equipamiento que haya sufrido deterioro producto de las actividades constructivas.
7. 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.
8. 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 no haberse verificado cambios relevantes, deberá informar ante este Ministerio.

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

9. 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 DIA de las canteras que se explotarán, de acuerdo a la Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97, Art. N°7; otorgada por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, de instalar plantas de hormigón in situ y/o asfalto, presentar ante el Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires la correspondiente Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A), según lo establece la Ley N° 5.965 de "Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera". En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
10. 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 Organismo de Estado. Se destaca que los mismos no podrán ser

provisoriamente dispuestos en conducciones naturales o artificiales de agua. El acopio provisorio en pilas de los residuos deberá efectuarse de manera tal de asegurar el libre escurrimiento superficial, sin interferir en los drenajes naturales, debiendo ser retirados tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.

11. 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” y su decreto reglamentario 779/2022.

Observaciones:

1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, referente las obras del proyecto denominado “AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003 TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17. LONGITUD: 7,0 km” descritas en el ítem I.
2. Tanto el Programa 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.
3. La DVBA será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes a la Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias durante la etapa de construcción, así como de la incorporación de las observaciones realizadas en el presente informe. Asimismo, deberá comunicar a este Ministerio sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
4. Previo al inicio de la etapa operativa, se deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona de obra, a fin de evitar situaciones de riesgo en el área de influencia directa.

5. La DVBA deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
6. La Dirección Provincial de Vialidad deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente informe.
7. El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
8. 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.
9. En el marco de la Resolución 557/19, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de Participación Ciudadana al proyecto motivo de los presentes. El mismo fue publicado desde el día 07 de diciembre del 2023 hasta el día 04 de enero del 2024, no habiéndose recibido opiniones ni observaciones.
10. En el marco de la Resolución 492/19, la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que no se manifiestan situaciones bloqueantes ni aspectos relevantes en materia de afectación a los Bienes Comunes del mencionado proyecto.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I - AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003 TRAMO RP N° 21 - RP N° 17

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 GOBIERNO BS.AS.,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715124234
Date: 2024.09.26 14:10:17 -03'00'

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: 2024.09.26 14:10:26 -03'00'