



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

2022 - Año del bicentenario del Banco de la Provincia de Buenos Aires

Anexo

Número:

Referencia: Anexo I - FFCC Urquiza

ANEXO I

I. OBJETIVO DE LA OBRA

El objetivo del proyecto es la realización de obras en la traza del Ferrocarril Gral. Urquiza (FCGU) en el Ramal Federico Lacroze-Posadas, para vinculación de las dobles vías del Ferrocarril Gral. Mitre (FCGM) y del Ferrocarril Gral. San Martín (FCGSM) entre las localidades de Pilar y Zárate; y para vincular la simple vía del Ferrocarril Gral. Belgrano (FCGB) con una doble vía mixta a través de la traza del FCGU, entre las localidades de Exaltación de la Cruz y Zárate. El ramal troncal actualmente desactivado del FCGU (ramal U-A) se encuentra operado por la empresa Belgrano Cargas y Logística S.A.

La traza recorre parte de los Partidos de Pilar, Exaltación de la Cruz y Zárate, abarcando 48km de longitud del FCGU y 9,7km de longitud de vías a adecuar en trazas actuales de otros ferrocarriles (FCGM, FCGBN y FCGSM). La mayor parte del ramal transcurre por zonas rurales, salvo en las proximidades de Pilar, Capilla del Señor y Zárate, donde se presenta distinto grado de desarrollo urbano próximo a la vía.

Las obras de renovación de la estructura ferroviaria supondrán una mejora logística para el FCGU, al permitir puesta en funcionamiento de trenes para transporte principal de cargas a granel y manufacturas, generadas por la actividad industrial en zonas cercanas como San Nicolás de Los Arroyos (metalurgia), granos del campo (cereales, legumbres) y cargas en general. Por otro lado, además del transporte de trenes de carga, las obras posibilitarán eventualmente la circulación de trenes de pasajeros entre las líneas del FCGU, FCGB y FCGSM, vinculando las zonas de Buenos Aires, Zárate y Rosario, permitiendo la descongestión en las cabeceras y reduciendo así los tiempos de traslado. La renovación de la infraestructura y la vinculación de líneas férreas permitirá un tránsito estimado de 5 trenes diarios de longitudes entre 300 y 1100m para pasajeros y cargas respectivamente, con una velocidad máxima estimada de entre 90 y 120km/h.

El Proyecto Ejecutivo será licitado por ADIF S.E. para su adjudicación a la contratista que finalmente lo

materialice.

II. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Ubicación de la obra

En el punto 6.1 (pag. 17-19) del EsIA se presenta un croquis de la ubicación de la obra y el sector de la traza ferroviaria donde se realizarán las tareas de renovación.

Características del proyecto

Las obras a ejecutarse incluyen intervenciones generales sobre cuatro trazas ferroviarias existentes, incluyendo:

Traza del Ferrocarril General San Martín:

- Enlace de vía doble de trocha ancha del FCGSM con el FCGU (500m), cerca del PaN Leloir.
- Contrucción de vías cuarta y sexta entre los PaN Mercedes y Manuel Estrada para poder invertir la locomotora que llegue en dirección a Pilar, y conducirla hacia Zárate (1800m de vía doble trocha ancha).

En ambos casos se deberá rellenar el sector para construir el terraplén con ancho suficiente para la vía doble, se construirán las vías y se colocará balasto.

Traza del Ferrocarril General Urquiza:

El proyecto incluye la modificación y adecuación de la línea que va desde Pilar hasta Zárate, el cual incluye las siguientes obras:

- Retrochado a vía doble de trocha ancha de 14.667m de traza, desde extremo norte de puente sobre Ao. Carabassa (Pk 50+833) hasta cruce con FCGB (Pk 65+500). La obra incluirá el ensanche del terraplén para vía doble, reemplazo de durmientes de madera por durmientes de hormigón, la construcción de la nueva vía doble y la colocación de balasto. Además se deberá reemplazar o extender el puente del FCGB debido a que actualmente el ancho sólo admite una vía simple por debajo.
- Retrochado a vía doble de trocha mixta de 33.422m de traza, desde el cruce anterior hasta el PaN Larrea (Pk 98+922), y desde allí hasta empalme con FCGM (950m de traza). La obra incluirá el ensanche del terraplén para vía doble, reemplazo de durmientes de madera por durmientes de hormigón aptos para trocha mixta, la construcción de la nueva vía doble mixta y la colocación de balasto.
- Retrochado a vía simple de trocha mixta de 1.218m de la vía que cruza por encima del FCGBM desde el PaN Larrea hasta la estación Zárate Nuevo, adicionando en la playa de dicha estación, 450m de vía mixta en las vías tercera y quinta.

Traza del Ferrocarril General Belgrano:

Se enlazarán las vías simples de trocha angosta del FCGB en ambos sentidos (a Rosario y a Buenos Aires), con la nueva vía doble de trocha mixta en dirección a Zárate, mediante 1.500m de vía simple angosta. La obra incluirá la construcción de un nuevo terraplén para vía simple de trocha angosta, la nueva vía y la colocación de balasto. Además, en la estación Carlos Lemeé, se construirán nuevas vías, para poder realizar la inversión de la locomotora y conducirla en dirección a Zárate (1.800m de vía doble trocha ancha). Para esta obra se deberá rellenar ese sector para construir el terraplén con ancho

suficiente para las dos vías.

Traza del Ferrocarril General Bartolomé Mitre:

Pasaje de vía doble de trocha ancha a mixta, en un tramo de 5.800m, desde Pk 90+700 hasta Pk 96+500, analizando 2 alternativas de ingreso al puerto de Zárate, por vía de trocha mixta, simple o doble. La obra incluirá el reemplazo de los durmientes actuales de hormigón por durmientes de hormigón aptos para trocha mixta y el agregado del tercer riel para la nueva vía doble mixta.

Empalme del FCGU con el FCGM a la altura del PAN Larrea en Zárate.

Etapas del proyecto

Etapa de construcción

La obra integral incluye la renovación total del ramal descrito, la ejecución de puentes, alcantarillas y otras obras de arte que se requieran, junto con las obras de vinculación a los ramales del FCGSM, FCGB y FCGM. Durante esta etapa se realizarán las siguientes tareas:

- Relevamientos técnicos y estudios específicos de obra.
- Establecimiento del obrador, accesos y caminos de servicio.
- Limpieza de la zona de vía.
- Desarme, retiro, clasificación, transporte y almacenamiento de vías, durmientes e instalaciones existentes.
- Conformación y perfilado de la nueva subrasante.
- Armado y montaje de la nueva estructura de vía principal, incluyendo colocación de balasto de piedra, levantes de vía y terminado de mecanizado de vía.
- Puesta a punto de desagües transversales.
- Montaje y readecuación de apartador de vía.
- Construcción de vinculaciones entre ramales.
- Renovación de los pasos a nivel existentes.
- Instalación de un triducto de polietileno.

Etapa de desmovilización del obrador

Esta etapa contempla todas las tareas vinculadas al desmontaje del obrador y sus instalaciones accesorias, junto con las tareas de restauración y reacondicionamiento del sitio afectado.

Etapa de operación

Esta etapa se refiere a las actividades vinculadas principalmente con la operación del servicio de transporte de cargas ferroviario, el transporte de pasajeros, y acciones complementarias a su funcionamiento, hasta la recepción definitiva de la obra. La responsabilidad de esta etapa quedará a cargo de la empresa operador del servicio ferroviario.

Esta etapa incluye el mantenimiento de las instalaciones del tendido ferroviario, de los PaN libres de vegetación y de la señalización.

III. IMPACTOS

Se presentan a continuación las posibles acciones impactantes identificadas en cada etapa del proyecto:

Fase de proyecto

- Inversión económica.
- Definición de estudios, planes, proyectos de obra y operativos.
- Localización del proyecto.

Fase de construcción

- Logística y transporte.
- Readequación de la traza existente y tramos nuevos.
- Acondicionamiento de pasos a nivel (PAN).
- Replanteo y modificación de obras hidráulicas.
- Instalación de Obrador, campamento, depósitos.

Fase de desmovilización

- Desmontaje de obrador y estructuras afectadas a la obra.
- Limpieza de residuos.
- Restauración de suelos.

Fase de operación

- Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.
- Uso de la vía.

Las acciones más relevantes, en cuanto a impactos negativos, vinculadas al proyecto se asocian a la etapa constructiva, ya que implican intervenciones tanto en el medio físico y biótico, como en la dinámica poblacional actual, en la zona de estudio. En contrapunto, las principales acciones positivas se vinculan a la etapa de proyecto sobre el medio socioeconómico, debido al plan de inversión y a la generación de empleos.

Impactos negativos

En el **medio físico** los impactos negativos más significativos durante la construcción se centran en efectos sobre la dinámica hídrica superficial, en zonas de cruce con cursos de agua, y en modificaciones sobre el relieve o en la calidad del suelo; mientras que en la etapa operativa el factor más susceptible es el aire, debido al funcionamiento del transporte ferroviario, y el suelo, por la restricción del mismo.

Respecto del **medio biótico** las mayores afectaciones en la etapa constructiva se dan sobre la flora, debido al demaleamiento y limpieza, desbroce y pérdida de cobertura vegetal, del área operativa y zona de ampliación del tarraplén, conformación de la nueva subrasante y construcción de obras hidráulicas. También podrán darse posibles afectaciones puntuales de la flora por el contacto con combustibles y otros productos químicos. En la etapa operativa no se prevén impactos negativos de significancia sobre el medio biótico.

En cuanto al **medio socio-económico** los impactos negativos más importantes se identifican en la fase

de proyecto, los cuales se relacionan con la posible reubicación de viviendas y personas que se encuentran ocupando zonas operativas, y a la expropiación de terrenos de uso público y privado. En la etapa constructiva se verá afectada la calidad de vida, estando asociados los impactos negativos al aumento del riesgo de siniestralidad por la circulación y presencia de vehículos y maquinaria pesada durante la fase de obra, y demás tareas asociadas a la obra, tales como montaje y desmontaje de estructuras, instalación de dependencias, uso de combustibles y productos químicos entre los más importantes; y a la posible modificación, temporaria o permanente, de la dinámica urbana y vial de las zonas afectadas. Durante la fase de operación se identifica como un impacto negativo importante el aumento del riesgo de accidentes viales y peatonales como consecuencia de la circulación de formaciones ferroviarias.

Impactos positivos

Respecto de los **impactos positivos** los mismos se concentran preponderantemente en las etapas de proyecto, desmovilización y operación. En la fase de proyecto, se identifican como positivos la inversión económica y la reactivación que conlleva, tales como la contratación de mano de obra local y regional; del mismo modo en la etapa operativa, debido a la interconexión de sitios comerciales estratégicos. Por otro lado, es esta última etapa, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria impactará positivamente debido fundamentalmente a la remoción de residuos. En la fase de desmovilización, los impactos se asocian al desmontaje de obrador y estructuras asociadas a la obra, a la limpieza de residuos y a la restauración de los suelos.

IV. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

En el capítulo 11 del EsIA se proponen una serie de medidas de mitigación relacionadas con los distintos impactos ambientales negativos identificados en el capítulo 10 de Evaluación de Impactos.

Las acciones de prevención, control, atenuación, restauración y/o compensación se encuentran relacionadas con los siguientes componentes del medio ambiente.

- **Atmósfera**
 - Control de emisiones sonoras y vibraciones
 - Control de calidad del aire
- **Recursos hídricos**
 - Calidad de agua
 - Dinámica hídrica superficial
- **Suelo y relieve (geomorfología)**
 - Control de excavaciones y rellenos (Nivelación / Construcción de terraplenes)
 - Calidad de suelos
 - Cruces especiales
 - Modificaciones del relieve
- **Flora y fauna**
- **Procesos ecológicos**
- **Ámbito Sociocultural**
 - Economía y empleo
 - Salud y seguridad
 - Vivienda
 - Ámbito productivo rural
 - Ámbito productivo industrial
 - Vinculadas a logística y transporte

V. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

En el capítulo 12 del EsIA se presenta el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS), el cual comprende una serie de programas que apuntan a incluir las medidas de mitigación a implementarse durante el desarrollo constructivo del proyecto y la posterior operación del servicio ferroviario, según los principales impactos que han sido evaluados, en función de las tareas previstas.

Dicho Plan consta de los siguientes capítulos:

- Programa de Monitoreo Ambiental y de la Obra
 - Monitoreo de actividades en las etapas:
 - De obra
 - De operación
 - De desmovilización del obrador
 - Monitoreo de indicadores ambientales
 - Aire
 - Suelo
 - Agua
- Programa de manejo ambiental y de seguridad en obradores
- Programa de Gestión de los Residuos (PGR)
 - Subprograma de Residuos sólidos. Gestión de los mismos.
 - Residuos orgánicos
 - Residuos biodegradables
 - Residuos metálicos
 - Residuos de plásticos
 - Residuos sólidos de obra
 - Residuos peligrosos
 - Subprograma de Residuos líquidos. Gestión de los mismos.
 - Efluentes líquidos
 - Subprograma de Residuos gaseosos y emisiones a la atmósfera. Gestión de los mismos.
 - Efluentes gaseosos
 - Material particulado
- Programa de ordenamiento de la circulación
- Programa de relocalización de viviendas
- Programa de Gestión del Patrimonio Cultural
- Plan de Comunicación y Difusión
- Plan de Capacitaciones
- Plan de Manejo de Pasivos Ambientales

Se comparten las medidas de mitigación y los lineamientos mínimos de los Programas inidcados en el EsIA para ser aplicados en la gestión ambiental del proyecto. Complementariamente a lo presentado, deberá darse cumplimiento a los siguientes condicionamientos del presente informe:

VI. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

A. **Previo al inicio de las obras** la Secretaría de Obras de Transporte, Ministerio de Transporte, deberá cumplimentar ante este Ministerio 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** específico para la etapa de construcción, que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:
 - a. El **Programa de Monitoreo Ambiental** deberá contemplar el monitoreo de la calidad de las aguas superficiales (cursos de agua, bañados o zonas inundables), por los cuales discurre la traza a intervenir. Se deberán indicar, además de los parámetros a monitorear y la frecuencia de las mediciones, las técnicas a ser aplicadas tanto para el muestreo como para los análisis. Deberá incluir los sitios de muestreo seleccionados, en número representativo de la escala del proyecto, considerando una ubicación estratégica.

Por otro lado deberán adjuntarse los protocolos y las conclusiones correspondientes a la **caracterización del suelo** en zona de obrador, realizada en forma previa a la radicación del mismo, y en zona de vías, principalmente en los cuadros de estación. Contar con un **Programa Específico** a implementaren caso de verificarse muestras que revistan carácter de especiales, en el marco de lo exigido por la normativa provincial ambiental vigente.

- b. El **Programa de Contingencias**, a incluir en el PGAYS, deberá identificar acciones específicas, responsabilidades, recursos y equipamientos necesarios a fin de prevenir y minimizar las emergencias respecto a la ocurrencia de precipitaciones significativas durante la construcción, explosiones por fugas de gas, incendios, derrames, así como también a aquellos riesgos propios de la obra, como derrumbes y desplazamientos.
- c. El **Programa de Ordenamiento de la Circulación** deberá ser aprobado por la inspección de obra y los Municipios de Pilar, Exaltación de la Cruz y Zárate. El mismo deberá coordinar alternativas, desvíos y modificaciones de tránsito, contemplando las actividades vinculadas al proyecto (recorrido de camiones, maquinaria pesada, trabajos en pasos a nivel, etc.), y la duración del mismo que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de la vida cotidiana: reducción, obstrucción y desvío de calzadas y de caminos de acceso a establecimientos rurales o parques industriales. Se deberá contemplar la señalización correspondiente para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente.

Respecto del servicio ferroviario, se deberá contar con una detallada planificación y cronograma de obra que articule con los concesionarios del FFCC, de manera tal que de requerirse cortes en el servicio ferroviario, el mismo se reduzca al mínimo, programando las tareas en los días y horarios más apropiados, a fin de minimizar molestias e inconvenientes sobre los usuarios del mismo.

- d. El PGAYS deberá contener el correspondiente **Programa de afectación a servicios públicos e Infraestructura**, el cual deberá incluir los procedimientos (remoción y/o relocalización) escritos a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente (en uso o desuso), debiendo realizar las gestiones y consultas pertinentes a los entes reguladores, empresas estatales o privadas prestadoras de los servicios públicos. Asimismo, deberá contar con los avisos y/o autorizaciones pertinentes. Toda la documentación deberá constar en obrador.
- e. Por considerarse al área de influencia del proyecto de gran importancia patrimonial, se requerirá, además de contar con un **Plan Específico de Protección de los Recursos Arqueológicos y Paleontológicos**, la presencia en obra de profesionales competentes en la materia, con acreditada incumbencia. Dicho Plan contemplará medidas relativas a la protección de los edificios de valor histórico aledaños a la traza, e infraestructura ferroviaria de interés. Particularmente en lo que respecta al área urbana de Capilla del Señor, declarada Bien de Interés Histórico Nacional

por la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos (Decreto N°1648/94 del Poder Ejecutivo), y protegida por Ordenanzas municipales que la declaran Bien de Interés Histórico Municipal las cuales contemplan la preservación del patrimonio cultural y natural, deberán ajustarse las medidas de protección y conservación histórica del pueblo contempladas en el PGAYS a las establecidas en las respectivas declaraciones.

- f. Contar con un **Plan Específico de Protección de Sitios de Importancia Ecológica**, el cual apuntará a extremar las medidas de protección y mitigación de la flora y fauna existente - fundamentalmente la nativa- y de los procesos ecológicos, debido a la presencia de sitios puntuales de alto valor ecológico, identificadas en el EsIA, tales como microlagunas, bañados, pantanos temporarios, y zonas con características de humedales presentes en el área de influencia del proyecto.
- g. De considerarse imprescindible la **obstrucción y/o anulación** de alguno de los **cauces** interceptados por la traza, se deberá contar con la autorización de la autoridad provincial competente. Asimismo, se deberá desarrollar la metodología constructiva seleccionada, impactos asociados y medidas de mitigación a implementar, las cuales deberán considerar la erosión del lecho producida por el 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. Las medidas deberán estar incluidas en el **Plan de Procedimientos Específico**, el cual deberá contemplar además aquellas tareas a ejecutarse sobre cursos de agua, tales como puesta a punto de desagües transversales, readecuación y renovación de obras de arte, intervenciones sobre terraplenes, etc., los cuales deberán ejecutarse siguiendo lineamientos ambientales y medidas mitigatorias de protección del recurso que impliquen menores riesgos en su manipuleo y generen un mínimo de perturbaciones.

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.

3. **Comunicar** con debida antelación a los correspondientes **municipios** sobre las intervenciones y obras a realizar. Debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que las autoridades municipales determinen.
4. La Secretaría de Obras de Transporte será responsable que ADIF S.E. exija a la Contratista la implementación de **acciones de divulgación** en los medios de comunicación local de mayor alcance, con el fin de informar a la población del área de influencia, a la comunidad local y al tránsito que circula por el entorno de la obra y pasos a nivel, sobre las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes o que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales, rurales y de la población en general; así como también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones de información sobre las características del proyecto y obras complementarias. La realización de la obra estará supeditada a dichos resultados. Acreditar ante este Ministerio las acciones de divulgación llevadas a cabo.
5. Contar con las autorizaciones municipales correspondientes para la instalación del **obrador, centros de acopio, plantas de elaboración y procesamiento de materiales, y demás estructuras temporales** afectadas a la obra. Confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes domésticos, asegurando el tratamiento adecuado.
6. Contar con la **aptitud hidráulica del proyecto**, de acuerdo a la Resolución N°2222/19 y complementarias, y con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la

Autoridad del Agua (A.D.A) y/o la No Objeción Técnica del Proyecto emitida por la Dirección Provincial de Hidraulica, segun corresponda.

7. En caso de afectar **terrenos públicos o privados** para la construcción de accesos y caminos temporales, se deberá contar con la totalidad de los acuerdos y permisos gestionados ante el municipio y/o propietarios que correspondan. Dichas construcciones deberán garantizar el libre drenaje de las aguas, sin provocar interferencias en el flujo, endicamientos, ni problemas de escurrimiento. En caso de utilizar caminos existentes, finalizada la etapa constructiva, dichos caminos se acondicionarán y dejarán en igual o mejor estado al originamente encontrado previo a la ejecución de las obras.
8. Contar con los permisos, autorizaciones y/o acuerdos respecto a las **expropiaciones y/o relocalización** de viviendas, estructuras no habitacionales, y sitios de interés social, recreativo y/o cultural y de culto afectados por las obras, tramitados ante la autoridad correspondiente. La fundamentación de la intervención tendrá que ser debidamente informada en tiempo y forma a los actores afectados.

Los planes de relocalización, deberán contar con un **Programa específico** contemplado en el Plan de Gestión Ambiental y Social, a ser desarrollado por profesionales especialistas en la temática. Deberán ajustarse a las disposiciones legales vigentes de orden municipal, provincial y nacional, y estar en concordancia con las líneas de acción del ACUMAR.

De intervenir los terrenos del Cementerio Municipal de Capilla del Señor, se tomarán medidas particulares de protección del patrimonio (cultural y arquitectónico), además de contar con los permisos y autorizaciones debidamente requeridas en caso de ser necesarias exhumaciones.

9. Debido a que la zona de estudio entra en la jurisdicción de los Comités de Cuenca, las medidas mitigatorias y de protección ambiental de los recursos hídricos contempladas en el EsIA deberán ser concordantes y/o complementarias a lo establecido por el Comité Regional A de la Cuenca Hídrica del Río Luján y el Comité de Cuenca del Arroyo de la Cruz.
10. Contar con un **Programa de Forestación**, debiendo acordar con el municipio correspondiente, la cantidad y tipo de ejemplares arbóreos a remover y/o transplantar, y los sitios donde se efectuará la reforestación. Incluir dentro de dicho Programa la colocación de una cortina forestal en el tramo de la traza a intervenir, en correspondencia con el basural existente a la altura del PaN Larrea, a fin de garantizar que las actividades proveniente de dicho basural no interfiera en la circulación de las formaciones, debiendo consensuar con el Municipio de Zárate la colocación de dicha cortina y de un cerco perimetral.

Contemplar en el Programa de Forestación especies que permitan dar continuidad a los ecosistemas presentes en los sitios de relevancia biológica identificados en el EsIA.

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

1. En caso de adquirir áridos y suelos seleccionados se deberá acreditar que las empresas proveedoras posean la DIA de las canteras que se explotarán, de acuerdo a la **Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97**, 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 Nº5.965** 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 a terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.

2. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los municipios de Pilar, Exaltación de la Cruz y

Zárate, vinculado a la **gestión de los materiales de desarme, escombros y sobrantes** de la actividad, **balasto** que no se reutilice como material de relleno o terraplenado, restos de demolición y todo suelo extraído que lo contenga, así como también, de los restos producidos a partir 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, en cumplimiento con la legislación vigente, identificando aquellos para ser reutilizados y los de descarte, debiendo contar en obrador con los permisos de los propietarios y autorizaciones municipales, provinciales y o nacionales que correspondan de los lugares escogidos para la descarga final. En caso de definir la disposición en **canteras**, cavas o relleno sanitario, certificar que cumplan con la **Resolución N°353/10**. 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.

Respecto de los rieles, durmientes, y material inerte, e instalaciones existentes, el acopio y almacenamiento, se llevarán a cabo en el obrador o en centros de acopio, debidamente identificados por ADIF S.E., siendo responsable la Secretaría de Obras de Transporte de que ADIF S.E. exija a la contratista el correcto manejo y traslado, y destino final de los mismos, elección de los sitios y adecuado almacenamiento.

De emplear el balasto de la vía existente para la protección de taludes, conformación de la capa de sub-balasto, o cualquier otra tarea asociada que implique su reutilización, se deberá verificar previo análisis, que dicho material no se encuentre contaminado por hidrocarburos o cualquier otra sustancia o materia que afecte al medio ambiente. Del mismo modo se procederá en caso de reutilizar el suelo excavado para relleno.

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

Observaciones

Sin perjuicio de atender las medidas mitigatorias indicadas en el capítulo 11 del EsIA, lo establecido en el PGAYs y los condicionamientos requeridos del presente informe, se deberán seguir y respetar, durante las etapas constructiva y operativa del proyecto, las siguientes indicaciones particulares enunciadas a continuación:

Viviendas/Escuelas:

En varios sectores de las trazas a renovar existe una gran densidad de viviendas, muy próximas a la traza, edificaciones de riqueza patrimonial sobre terreno ferroviario, y escuelas en las localidades de La Lata y La Escalada, por lo cual las tareas constructivas deberán desarrollarse considerando a estos sectores como áreas sensibles, debiendo:

- Controlar la generación de vibraciones de amplitud y/o frecuencia que pudieran generar daños en las construcciones.
- Reducir el ruido al mínimo indispensable y trabajar en horarios en que no se perturbe la vida cotidiana de los pobladores.

Pasos a nivel no autorizados:

En el tramo a renovar existen pasos a nivel clandestinos, tanto peatonales como vehiculares, por lo cual una vez concluida la obra de renovación de vías, y reconstruido el cerramiento y cercado de la zona de vías, la Secretaría de Obras de Transporte será responsable de que ADIF S.E. efectúe inspecciones con la debida frecuencia, de manera tal de controlar que no se reconstruyandichos pasos a nivel por parte de terceros.

Zonas inundables:

Existen sectores donde la traza del FFCCGU discurre por zonas de bañados y lagunas, y zonas inundables con características de humedales. Es allí donde la Contratista, en la etapa constructiva, será responsable de extremar las medidas mitigatorias de protección de los recursos suelo y agua, así como de la flora y fauna existente en el lugar. Durante la etapa operativa, la operadora del servicio ferroviario será responsable del adecuado mantenimiento de las formaciones, de manera tal de asegurar la protección del suelo a fin de evitar la infiltración de sustancias contaminantes del material rodante al sustrato.

Ductos:

De acuerdo al relevamiento efectuado por personal Hidoar S.A., se detectó la presencia de un oleoducto de alta presión que cruza la traza del FFCCGU a la altura del puente de la RP N 6 y de un gasoducto de abastecimiento local del pueblo de Escalada. Por ello, además de darse cumplimiento al Condicionamiento 2d del presente informe, previo a la ejecución de cualquier tarea constructiva, deberá testearse en campo y cotejarse con la información suministrada por la operadora del servicio, la correcta ubicación y la extensión de dichas conducciones. En vinculación con lo expresado, deberán extremarse los cuidados durante las tareas de soldadura, por lo cual se deberán tomar las medidas precautorias necesarias para evitar incendios o accidentes, evitando la presencia de personas no autorizadas.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Secretaría de Obras de Transporte, Ministerio de Transporte.
- El presente Informe se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem I y II, consistentes en la Renovación de la estructura de vías en el Ferrocarril General Urquiza del Ramal Federico Lacroze –Posadas, en el tramo comprendido entre las localidades de Pilar y Zárate, y obras complementarias mencionadas en dichos ítems. Se excluyen de la presente evaluación la construcción y/o ampliación de obras de arte y puentes asociados al proyecto. Por lo que en caso de definirse en el proyecto ejecutivo la materialización de las mismas, se deberá presentar un EslA específico.
- 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.
- La Secretaría de Obras de Transporte será responsable de que ADIF S.E. le exija a la contratista

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 a las Municipalidades de Pilar, Exaltación de la Cruz y Zárate, sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.

- Previo al inicio de la etapa operativa, la Secretaría de Obras de Transporte será responsable de que ADIF S.E. realice la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona de vía, a fin de evitar situaciones de riesgo en áreas urbanizadas.
- 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**, la firma deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc. En caso de haberse verificado cambios relevantes, deberán ser informados ante este Ministerio.
- La Secretaría de Obras de Transporte deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La Secretaría de Obras de Transporte deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
- 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 re-composición 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 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 informe presentado por el MlySP: "Renovación de la estructura de vías en el Ferrocarril General Urquiza Ramal Federico Lacroze -Posadas", ubicado en los Partidos de Pilar, Exaltación de la Cruz y Zárate, fue publicado desde el día 20/07/2021 hasta el día 09/08/2021 **no habiéndose recibido opiniones ni observaciones**.
- En el marco de la **Resolución 492/19**, en orden 48, la **Dirección Provincial de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental Territorial** informa que del análisis realizado no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en el Proyecto objeto de la presente evaluación.

