

ANEXO I

El presente analiza el proyecto “**PAVIMENTACIÓN CAMINO SECUNDARIO 045-02 CIRCUNVALACIÓN MAR DEL PLATA – ETAPA 1 TRAMO: R.P. N°88 – AV. JORGE NEWBERY**”, a ejecutarse en el Partido de General Pueyrredón de la Provincia de Buenos Aires, presentado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, para las obras descriptas en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EslA) ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires, bajo EX-2023-10931216- -GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

La presente documentación está referida a las obras de pavimentación del camino de red secundaria de nomenclatura 045-02, correspondiente a la Circunvalación de Mar del Plata en su primera etapa, en el tramo comprendido entre la Ruta Provincial N°88 y la Avenida Jorge Newbery de la localidad de Mar del Plata.

El inicio de las obras corresponde a la progresiva 0+000 en coincidencia con la intersección con la R.P. N° 88 de la localidad de Batán y finaliza en la intersección con la Av. Jorge Newbery en la localidad de Mar del Plata, siendo la longitud total a intervenir de 16.145 metros, desarrollándose íntegramente en el Partido de General Pueyrredón.

I.I. OBJETIVO

El objetivo del proyecto es brindar un importante beneficio a los usuarios de la vía y la comunidad circundante mejorando las condiciones de transitabilidad sobre una vía con alta densidad de tránsito que constituye el principal eje de vinculación intercomunal.

Por otro lado, se menciona que se producirá un aumento en la seguridad vial, al elevar la categoría de la vía, mediante la gestión de intersecciones, cruces peatonales semaforizados de dos tiempos, señalización horizontal y vertical, además de la seguridad física y patrimonial mediante la ampliación y puesta en valor del sistema de iluminación de calzadas.

I.II. UBICACIÓN DE LA OBRA

La obra permitirá conectar la Ruta Provincial N° 88 con la Avenida Edison y la Avenida Newbery mediante una obra de pavimentación de 16,1 kilómetros de longitud del camino 045-02 de jurisdicción provincial (Calle 515).

Dicha obra brindará una conexión alternativa al tránsito del turismo al vincular la infraestructura existente calle 515 desde Avenida Newbery que vincula la Ruta 11 Sur con destino a Miramar, por lo tanto, constituirá una nueva vía de comunicación para toda la región sur que mejorará los tiempos de viaje para el conjunto de usuarios.agr

I.III. MEMORIA DESCRIPTIVA

La obra básica tendrá un ancho de calzada 7,00 m de ancho con pendiente transversal única del 1,5% desde el borde izquierdo hacia el derecho (en el sentido de avance de las progresivas).

Las banquetas serán de tierra de 2,00 m de ancho, con pendientes del 4% y los préstamos tendrán un ancho de fondo de 1,50 m y taludes 1:2.

El ancho de zona de camino actual es variable entre 20 y 30 metros, y se mantendrá en las mismas condiciones, excepto en aquellos casos que sea necesario el corrimiento de los mismos a fin de desarrollar las obras proyectadas.

Asimismo, se prevé la readecuación de la intersección con la R.P. 88 en el inicio del tramo, la rectificación de la curva de la progresiva 1+300, la construcción de intersecciones rotacionales en el cruce con el viejo camino a Miramar (Av. Antártida Argentina, prog. 12+320) y con la Av. Jorge Newbery en progresiva 16+145.

La Calzada Actual consta de una calzada de pavimento asfáltico en mal estado sin banquetas.

Presenta alumbrado público y alambrados a ambos lados del camino de norte a sur en sentido de avance de las progresivas. La Calzada Proyectada mejorará el pavimento y se realizará la banquina a ambos lados, aportando mejor señalización, iluminación y seguridad.

Según se informa en el estudio presentado, el camino tiene una parte asfaltada y una parte de tierra, con gran cantidad de árboles, mayormente Eucalyptus sp, y Fraxinus sp (Fresnos) y Populus sp (Álamos).

En el recorrido de la traza pueden observarse algunas industrias, en general la travesía es urbana a suburbana con casas bajas y calles de tierra. Llegando al cruce de ferrocarril en la Estación Chapadmalal (P4+300 – P4+600), también se encuentra la Fábrica de Ladrillos. Avanzando en las progresivas no se encuentran muchos ejemplares arbóreos. Se encuentra el ingreso al Club Social Y Deportivo Chapadmalal. Al final de la obra, se observan las entradas a Barrios Cerrados y al Club de Golf.

Además, se realizarán obras complementarias:

- INTERSECCIONES: En el tramo del Camino Secundario N° 045-02, se ha propuesto la ejecución de 3 sistemas rotacionales a nivel que, como nudos viales, vincularán dicho camino con la RPN°88 y las Avenidas Antártida Argentina y Jorge Newbery de la trama suburbana de la ciudad de Mar del Plata.

- REACONDICIONAMIENTO INTERSECCIÓN CON LA R.P. N° 88. Se prevé una intervención mínima en la intersección existente para el acondicionamiento del funcionamiento del sistema actual y mejora de las condiciones de seguridad.

- Se ha previsto la demolición y posterior reemplazo de las alcantarillas transversales existentes, como así también la construcción de nuevas alcantarillas. Las mismas se ejecutarán en 13,00 m de ancho de coronamiento y luces variables.

Asimismo, en el estudio remitido describen los refugios para pasajeros, las obras hidráulicas contempladas y el Plan de Forestación. En dicho Plan informan que 600 ejemplares se verán afectados y que los mismos se repondrán estimativamente el promedio de 3 árboles a uno con el fin de mejorar los aspectos ambientales, viales y sociales, a través de los beneficios que brinda una adecuada arborización, producto de la compensación a la vegetación afectada por la construcción de obras.

Por otra parte, informan en el estudio que realizarán el retiro de árboles. Se realizará el talado de árboles y raíces con troncos mayores a 15 cm de diámetro y el retiro de los mismos, tal lo indicado en los cómputos métricos y planialtimetría de proyecto; abarcando solamente aquellas especies cuya extracción sea imprescindible a criterio de la Inspección quedando los restantes como parte de la forestación de camino.

El material extraído será entregado a la inspección depositándolo en la zona de camino, donde lo indique esta para su posterior cesión a la Zona correspondiente o a los propietarios, según se convenga de acuerdo a los compromisos contraídos.

En la presentación realizada se adjunta el Estudio de Tránsito adecuado para una obra con las características mencionadas en los párrafos precedentes. El mismo presenta una descripción general del recorrido de la obra, con planimetría general de ubicación. Se realiza un análisis de la movilidad.

En la Hipótesis planteada para la asignación de tránsito en el Estudio se menciona: *“Si bien se realiza una proyección del tránsito a 20 años, no se está considerando el Proyecto de Circunvalación Completo, por lo que se considera una hipótesis conservadora, ya con el proyecto terminado este tramo contará con mayor capacidad, pasando esta primer etapa a ser parte de las colectoras de la calzada principal.”*

II. ANÁLISIS DE IMPACTOS

En el capítulo de Identificación de Impactos se utiliza la metodología donde se encuentran definidos los parámetros a analizar para establecer la valoración de los Impactos Ambientales, los cuales son: el Carácter, la Intensidad, el Riesgo de Ocurrencia, la Extensión, la Duración, el Desarrollo y la Reversibilidad.

II.I. Las acciones del proyecto identificadas en el EsIA como potenciales generadoras de impactos para los diferentes componentes ambientales susceptibles de ser alterados son las siguientes:

A. ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

- Montaje y Funcionamiento del Obrador
- Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias
- Transporte de Insumos, Materiales y Equipos
- Desmantelamiento del Obrador

B. ETAPA DE OPERACIÓN

- Proceso de Mantenimiento
- Funcionamiento del Sistema Vial - Tránsito

II.II. A continuación, se describen brevemente los principales impactos negativos identificados en el estudio dónde se presenta la afectación sobre los distintos componentes ambientales que generan las acciones del proyecto con mayor potencial para generar impactos significativos

IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

Etapa de construcción:

Montaje y Funcionamiento de Obrador

- Implantación de la infraestructura
- Uso de equipos y maquinaria pesada
- Movimiento de vehículos y personal
- Acopio y utilización de materiales e insumos
- Generación de ruidos y vibraciones
- Generación de emisiones gaseosas y material particulado
- Generación de residuos domiciliarios y efluentes
- Generación de residuos especiales
- Derrame de sustancias

Construcción del Paquete Estructural, ejecución de la Carpeta de Rodamiento y Obras Complementarias

- Demolición y limpieza de terreno
- Construcción del paquete estructural y ejecución de la carpeta de rodamiento.
- Realización de obras complementarias (rotondas, sumideros y alcantarillas, semáforos, iluminación, etc.)
- Uso de equipos y maquinaria pesada
- Movimiento de vehículos y personal

Ministerio de Ambiente

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

- Generación de ruidos y vibraciones
- Generación de emisiones gaseosas y material particulado
- Generación de residuos domiciliarios y efluentes
- Generación de residuos especiales

Transporte de Insumos, Materiales y Equipos

- Movimiento de vehículos y personal
- Generación de ruidos y vibraciones
- Generación de emisiones gaseosas y material particulado
- Derrames de hidrocarburos

Desmantelamiento del Obrador

- Movimiento de vehículos y personal
- Limpieza y restauración del sitio
- Generación de ruidos y vibraciones
- Generación de emisiones gaseosas y material particulado
- Generación de residuos domiciliarios y efluentes
- Generación de residuos especiales

ETAPA DE OPERACIÓN

Mantenimiento

Mantenimiento de señalización horizontal y vertical

- Limpieza de cunetas y alcantarillas
- Corte de pastos y malezas
- Movimiento de vehículos y personal
- Generación de ruidos y vibraciones

Ministerio de Ambiente

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

- Generación de emisiones gaseosas y material particulado
- Generación de residuos domiciliarios y efluentes
- Generación de residuos especiales

Funcionamiento del Sistema Vial - Tránsito

El proceso de funcionamiento del sistema vial es una actividad que generará efectos significativos sobre el medio ambiente analizados a partir de las siguientes acciones:

- Funcionamiento del sistema vial local
- Tránsito de largo y mediano recorrido
- Generación de ruidos
- Generación de emisiones gaseosas
- Intrusión visual de la vía

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

El estudio plantea diferentes matrices de impactos con las correspondientes valorizaciones para las etapas de construcción y operación, donde se identifican las acciones puntuales para cada uno de los casos, que producen impactos ambientales negativos y positivos. Sobre la base de estas matrices se analizan dichos impactos, y de ello se desprenden diversas medidas de mitigación.

Las medidas de mitigación planteadas en el EsIA, se dividen en generales y particulares del Proyecto, la etapa constructiva es la conlleva los impactos negativos más significativos, mientras que la de operación mayoritariamente los positivos, por ende, las medidas se centran en la primera. Asimismo, posee un apartado sobre medidas de mitigación y especificaciones para el medio antrópico, esta última se considera especialmente pertinente, debido a la relevancia que tiene los impactos en este tipo de obras.

En la etapa constructiva, las tareas de construcción del paquete estructural y obras complementarias, ejecución de la carpeta de rodamiento (se mejorará el pavimento y se realizará la banquina a ambos lados), producirán la mayor cantidad de impactos negativos importantes sobre el ambiente, en particular sobre el medio antrópico y el sistema tránsito.

Ministerio de Ambiente

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

Los impactos negativos de mayor jerarquía se darán sobre el aire y la infraestructura y servicios, visto éste como un aspecto del medio antrópico, en la etapa de construcción, debido a las afecciones que se producen por material particulado, ruido, producido por las acciones de montaje y funcionamiento del obrador y el campamento, influyendo también el uso de equipos, maquinarias pesadas y el movimiento de vehículos y personal.

Las medidas de mitigación que se enuncian a continuación:

- Control de vehículos, equipos y maquinaria pesada
- Control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones
- Control de la correcta gestión de residuos tipo sólidos urbanos y especiales
- Control de la correcta gestión de efluentes líquidos
- Control de excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal
- Control de acopio y utilización de materiales e Insumos
- Forestación y revegetación
- Control del Plan de Prevención de Emergencias y Contingencias Ambientales
- Control de la señalización de la obra
- Ordenamiento de la circulación
- Control de drenajes, desagües y anegamientos en zona de obra

En función de los impactos ambientales identificados asociados al Proyecto, se establecieron una serie de medidas de mitigación ambiental, tendientes a la prevención, la mitigación o la compensación de estos. En este sentido, las medidas que surgieron de la evaluación son las siguientes:

Medida 1: Control de vehículos, equipos y maquinaria pesada

Se deberá controlar el correcto estado de mantenimiento y funcionamiento del parque automotor, camiones, equipos y maquinarias pesadas, tanto propio como de los subcontratistas, así como verificar el estricto cumplimiento de las normas de tránsito vigentes, en particular la velocidad de desplazamiento de los vehículos. Es preciso realizar un plan o cronograma de tareas, con el fin de obstaculizar lo menos posible el tránsito sobre el camino, minimizando de esta manera las afectaciones al sistema vial, transporte y el impacto negativo a la cuenca visual del observador que circula por la misma.

Medida 2: Control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones

Se deberán extremar las medidas que permitan minimizar la generación de ruidos y vibraciones de estos equipos, controlando el estado de los silenciadores y modo de operación observando que los horarios de trabajo no afecten horas ni días de descanso. La elevada emisión de la fuente o suma de efectos de diversas fuentes, deberán estar planeadas adecuadamente para mitigar la emisión total lo máximo posible, de acuerdo con el cronograma de la obra.

Cuando se realicen operaciones de descarga de suelos en el frente de trabajo, la máquina que los distribuirá y asentará en el sitio deberá trabajar en forma alternada con los camiones.

Medida 3: Control de la correcta gestión de residuos sólidos urbanos y especiales

Se deberá evitar la degradación del paisaje por la incorporación de residuos y su posible dispersión por el viento. Recoger los sobrantes diarios, hormigón, maderas y plásticos de manera de hacer un desarrollo y finalización de obra. Se tendrá que contar con recipientes adecuados y en cantidad suficiente para el almacenamiento seguro de los residuos producidos. Los residuos generados en la obra deberán ser controlados y determinarse su disposición final de acuerdo con lo estipulado en el Programa de Manejo de Residuos de la obra.

Medida 4: Control de la correcta gestión de efluentes líquidos

Se debe contar con recipientes adecuados y en cantidad suficiente para el almacenamiento seguro de los efluentes líquidos generados. Evitar el lavado o enjuague de maquinarias y equipos que puedan producir escurrimientos y/o derrames de contaminantes cerca de cuerpos superficiales (zanjas, arroyos o ríos). Se prohíbe el lavado de canaletas de descarga, mixers y herramientas fuera de los sitios permitidos e indicados en obra.

Medida 5: Control de excavaciones, remoción del suelo y cobertura vegetal

Deberán evitarse excavaciones y remociones de suelo innecesarias, ya que las mismas producen daños al hábitat, perjudicando a la flora y fauna, e incrementan procesos erosivos, inestabilidad y escurrimiento superficial del suelo. Asimismo, se afecta al paisaje local en forma negativa. Reducir los efectos adversos sobre el escurrimiento superficial y la calidad del suelo, y minimizar los impactos negativos sobre los componentes flora, fauna y paisaje, especialmente en la zona de obradores y depósito de excavaciones.

Controlar que la nivelación y compactación del terreno que se realice, en el área de obradores, depósito de excavaciones, accesos a los mismos y paquete estructural, sea la estrictamente necesaria para la instalación y el correcto funcionamiento de estos.

Medida 6: Control del acopio y utilización de materiales e insumos

Controlar los sitios de acopio y las maniobras de manipuleo y utilización de materiales e insumos como productos químicos, pinturas y lubricantes, en obradores, a los efectos de reducir los riesgos de contaminación. El lugar de aprovisionamiento de agua deberá ser permanentemente controlado para evitar contaminaciones por derrames de cualquier tipo de residuos de obra o productos contaminantes de la misma.

Deberán evitarse demoliciones, excavaciones y remociones de suelo innecesarias, ya que las mismas producen daños al hábitat, perjudicando a la flora y fauna, e incrementan procesos erosivos, inestabilidad y escorrentía superficial del suelo.

Medida 7: Parquización y forestación

Se forestará con especies nativas, tanto a modo de compensación en todo el tramo de obra como además en la revegetación y forestación necesaria una vez concluidas las tareas en el obrador y depósitos. Se deberá proveer una forestación de reposición o compensación a lo largo de todo el tramo de ruta y en los sectores impactados. Proveer los recursos necesarios para lograr la supervivencia de los ejemplares plantados y su posterior reposición por daños, muerte del plantín, etc., durante el período de garantía de la obra.

Controlar que no todos los movimientos de camiones se realicen en forma simultánea, para las principales actividades que requerirán de transporte de suelos y materiales, a lo largo del período de duración de la obra.

Medida 8: Control del Plan de Prevención de Emergencias y Contingencias Ambientales

La identificación y zonificación de los principales riesgos ambientales a lo largo de la traza. Estructura de responsabilidades y roles dentro de la compañía contratista para atender las emergencias. Mecanismos, criterios y herramientas para la prevención de estos riesgos. Equipamiento necesario para afrontar las emergencias identificadas. Mecanismos para la cuantificación de los daños y los impactos producidos por las contingencias. Procedimientos operativos para atender las emergencias. Identificación de los mecanismos de comunicación necesarios durante las emergencias.

Medida 9: Control de la señalización de la obra

Se dispondrá los medios necesarios para lograr una correcta señalización de los frentes de obra, especialmente en las zonas de obrador y frentes de trabajo; en la proximidad de frentistas al área de obra; y especialmente en las intersecciones de las Avenidas y en la zona del cruce de ferrocarril en la Estación Chapadmalal. -La señalización de riesgo será permanente, incluyendo vallados, carteles indicadores y señales luminosas cuando correspondan.

Medida 10: Ordenamiento de la circulación

Se deberán implementar medidas para garantizar el orden en la circulación en la zona operativa. Elaborar un programa de gestión del tránsito en conjunto con las autoridades de tránsito municipales. De ser necesaria la utilización de calles laterales, perpendiculares a la traza, de salidas y entradas de las maquinarias, las mismas deberán ser realizadas en el menor número y sitios posibles.

Implementar un sistema adecuado para que los peatones puedan desplazarse con absoluta seguridad y garantizará a los vecinos frentistas a la obra el acceso seguro a sus viviendas, en caso de corresponder.

Medida 11: Control de drenajes, desagües y anegamientos en zona de obra

Revisar el ámbito físico a afectar con el objeto de detectar la existencia de vías de drenajes, de desagües y de sectores sujetos a procesos de anegamientos actuales, evaluando la potencialidad de afectación a las obras existentes y a construir, o al medio como resultado de las tareas constructivas. Mantener el correcto funcionamiento de los desagües pluviales existentes, hasta que se encuentren terminados y en funcionamiento las nuevas estructuras resultantes de las acciones de adecuación y sistematización de los desagües pluviales. En ambos casos, se analizará el escurrimiento final en detalle con el fin de evitar que el funcionamiento de los desagües genere situaciones de anegamientos no existentes antes del inicio de la obra.

Para el apartado de consideraciones y medidas de mitigación específicas para el medio antrópico, se detallan las siguientes medidas.

Población

Control de notificaciones a los pobladores: durante todo el desarrollo de la obra se dispondrán los medios necesarios para que exista una comunicación y notificación

Ministerio de Ambiente

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

permanente a las autoridades, superficiarios y pobladores locales frentistas respecto de las tareas que se van a desarrollar con una anticipación suficiente como para que éstos puedan organizar sus actividades en caso de ser necesario. Se deberá contar con un sistema de comunicación que permita informar a los interesados y al mismo tiempo recibir cualquier requerimiento de éstos aun cuando no sean superficiarios afectados directamente por las obras.

Afectación de actividades productivas y comerciales

El Contratista deberá junto con la autoridad local y comercial frentista a la obra, convenir en la medida de lo posible horarios especiales para la carga y descarga de mercadería de manera de favorecer esta actividad para los comerciantes y, al mismo tiempo, evitar bloqueos por vehículos estacionados que intensifiquen las afectaciones viales previstas.

Infraestructura y servicios

Se debe impedir la generación de interrupciones parciales cuyos efectos acumulativos signifiquen una severa discontinuidad de la circulación, con eventuales sobrecargas para el resto de la red vial y de transporte. Deberá asegurarse la correcta protección con vallados efectivos y señalamiento preventivo adecuado, efectivos tanto de día como de noche, de las vías de circulación afectadas y cualquier otra vía pública en la que haya resultado imprescindible su cierre total o parcial al tránsito.

Calidad de vida

Deberá verificarse con la debida antelación la correspondiente disponibilidad de servicios de salud cercanos, con el objeto de prever el eventual socorro por ocurrencia de accidentes, tanto sea para el personal afectado a las obras como para aquellas personas ajenas a las obras que resulten afectadas accidentalmente.

Paisaje y restos arqueológicos y paleontológicos

Verificar que todo equipo y material de construcción sea mantenido y operado en forma apropiada y que en los frentes de obra se cumplan estrictas condiciones de limpieza, de manera de no resultar una intrusión visual objetable en el paisaje.

Cuando durante la realización de las obras se encuentre material arqueológico y paleontológico, se deberá disponer la suspensión inmediata de las tareas que pudieran afectar dichos yacimientos. Se dejará personal en custodia, con el fin de evitar los posibles

saqueos, y se procederá a dar aviso a las autoridades pertinentes, las que evaluarán la situación y determinarán el tiempo y la forma de continuar con la obra en ese tramo.

III. PLAN DE GESTIÓN MEDIO AMBIENTAL Y SOCIAL (PGAyS)

El PGAYs expuesto en el EsIA se representa en varios cuadros, por un lado, un programa de monitoreo ambiental, con sus correspondientes subprogramas, describiendo, alcances, objetivos y acciones. Por otro lado, presenta otros programas específicos vinculados a la obra, donde precisa para cada caso: efectos ambientales, descripción de la medida, etapa del proyecto, indicadores de éxito, autoridades de aplicación, momento y frecuencia, recursos necesarios, responsables de la implementación y de la supervisión ambiental, y periodicidad de fiscalización.

A continuación, se detalla el listado del Programa de Monitoreo y los otros Programas incluidos en el EsIA.

Programa de monitoreo ambiental

- Subprograma de contaminación de agua-aire-suelo-ruídos y vibraciones
 - Subprograma control de la contaminación del aire.
 - Subprograma de ruido y vibraciones.
 - Subprograma control de la contaminación del suelo.
 - Subprograma control de la contaminación del agua.

Programas de Gestión Ambiental y Social

- Programa de manejo de obradores
- Programa de manejo del tránsito
- Programa de manejo de equipos, maquinarias y herramientas
- Programa de control de señalización de obra
- Programa de manejo de demoliciones y escombros
- Programa de manejo de desvíos
- Programa de manejo de residuos
- Programa de protección de la vegetación
- Subprograma de protección del suelo y agua
- Ejecución del movimiento de suelos y remoción de cobertura vegetal

- Programa de protección de patrimonio cultural en caso que durante la ejecución de obra se halle algo inusual.
- 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
- Programa de restauración ambiental

IV. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

1. De corresponder, presentar las autorizaciones otorgadas por la Autoridad del Agua - A.D.A. de acuerdo a la Resolución N°2222/19 y complementarias.
2. Contar con la autorización Municipal respecto a la localización de los obradores; asimismo el contratista deberá confeccionar una memoria descriptiva de las actividades a desarrollar en los mismos, lugar de almacenamiento de combustibles, aceites y otros insumos, incluyendo su cuantificación y manual de procedimientos operativos para mantenimiento de maquinarias y equipos afectados a la obra, previendo que la dirección de los vientos predominantes no afecte áreas pobladas. Finalmente, deberá cumplir con la normativa sobre seguridad e higiene laboral.
3. El Contratista deberá desarrollar el Plan de Gestión Ambiental (PGA) específico para este proyecto, de acuerdo a los lineamientos planteados en el EsIA y deberá:
 - a. Estar rubricado por los profesionales intervinientes - de acuerdo a sus incumbencias en los distintos temas abordados - los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el registro RUPAYAR de este Ministerio de Ambiente.
 - b. Alcanzar las distintas etapas del proyecto.
 - c. Definir responsable de tareas de mantenimiento y limpieza de conductos, cámaras, sumideros y demás elementos o sectores que afecten el correcto funcionamiento de la obra durante todas las etapas del proyecto.
 - d. Considerar los puntos de conflicto identificados en el EsIA, para la diagramación de tareas e incorporarlos en los planes de divulgación.
 - e. Se deberá desarrollar un Programa de Monitoreo Ambiental que deberá contemplar todos aquellos factores ambientales susceptibles de ser afectados por las obras, y a los efluentes y residuos generados que puedan afectar dichos factores durante las distintas etapas del proyecto. Para cada uno de ellos se deberán indicar parámetros

- a monitorear, sitio, frecuencia de las mediciones. Los informes técnicos que deriven de los resultados de los monitoreos que se efectúen deberán estar disponibles en caso de inspecciones en el obrador.
- f. Se deberá desarrollar un Programa de Protección de la vegetación y arbolado para el área del proyecto y la implementación de un Programa de Forestación, los cuales deberán contener información referente al número y especies arbóreas y arbustivas presentes previo al inicio de la obra, con identificación de especies nativas; acciones a implementar ante interferencias con las obras y medidas de compensación consideradas. No obstante, deberá indicar que se minimizará la tala o extracción de especies arbóreas; que se reconstruirán los espacios verdes afectados y que se repondrán los ejemplares dañados o muertos, respetando las especies autóctonas y las existentes que no se comporten como invasoras. Contar con las señalizaciones en las zonas de trabajo a fin de evitar accidentes.
- g. Se deberá llevar a cabo un Programa de Señalización una vez finalizada la obra, teniendo en cuenta, las cuestiones viales, adicionando aquellas actividades susceptibles de peligro para la población, como las canteras linderas a la traza de la ruta. Las canteras de tosca han sido históricamente peligrosas y la comunidad suele confundirla con espejos de agua de recreación.
- h. Si durante las tareas de construcción, se encontrase cualquier objeto arqueológico, resto paleontológico, cultural o histórico dentro del predio, la contratista deberá suspender la obra y adecuarse a lo establecido por la autoridad competente en la materia, denunciando dicho descubrimiento al Centro de Registro del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico (C.Re.P.A.P). En caso de encontrarse el proyecto en un área factible de producirse hallazgos, deberá desarrollarse un Programa de Protección del Patrimonio Cultural, con el objetivo de cumplimentar un conjunto de acciones que permitan una adecuada gestión ambiental en referencia a los restos arqueológicos y paleontológicos en la etapa de obra, en concordancia con los lineamientos de la legislación provincial vigente.
4. 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, 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 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.

5. 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, debiendo ser retirados tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.
6. 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 considerar 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”.
7. La Contratista deberá coordinar con la Autoridad Municipal y acreditar en el obrador:
 - a. La autorización para la ejecución de tareas en la vía pública en caso de ser necesario. La programación de tareas de modo tal que siempre permanezca un carril habilitado para circular, debiendo preverse en su defecto los desvíos que correspondan (contemplar la señalización correspondiente para cada caso).
 - b. Asignación de personal capacitado para que organice los desplazamientos, controle itinerarios, velocidades y estacionamientos.
 - c. El recorrido de camiones y maquinaria pesada y las medidas de compensación necesarias por el deterioro de calles, aceras, etc.
 - e. La autorización del predio seleccionado para la disposición del suelo sobrante producto de las excavaciones.

- f. El plano de calles y avenidas a reconstruir en forma previa a la ejecución del tendido de conductos que hayan sido afectadas de alguna forma por la realización de la misma.
8. En el caso de ser requerido, contar con la totalidad de los acuerdos y permisos de paso y servidumbre sobre los terrenos públicos y privados, gestionados ante el municipio y/o propietarios que correspondan.
9. Toda compensación por remoción de obstáculos, por daños a infraestructura o por perjuicios de cualquier naturaleza, que pudiera corresponder o resultar necesaria para los dueños, poseedores u ocupantes de los predios, instalaciones o demás bienes afectados con motivo de la construcción de las obras, estará a exclusivo cargo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.
10. Comunicar a este Ministerio de Ambiente sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
11. 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 durante la etapa constructiva y/u operativa.
12. En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revalorización de impactos, etc. En caso de no haberse verificado cambios relevantes en el proyecto, deberá informarlo ante este Ministerio de Ambiente.

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, la cual posee carácter de Documento Público; y se circunscribe a las obras descritas en el Item I, de acuerdo a las especificaciones vertidas en el EsIA, tanto en su descripción, como en cuadros, tablas y planos adjuntos.

2. La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires es responsable respecto del proyecto y de sus características, así como de los distintos componentes del mismo que constan en el EsIA.
3. La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires será responsable de que la Contratista de inmediata intervención a la Autoridad Municipal y a este Ministerio de Ambiente en el caso de encontrar suelos contaminados como consecuencia de la remoción de sedimentos o suelos durante la construcción de la obra. Debiendo indicar volumen y acreditar su disposición transitoria, tratamiento, transporte y disposición final en el marco de lo exigido por la normativa provincial ambiental vigente.
4. La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires deberá garantizar que la Contratista de las obras sea responsable ante cualquier perjuicio que se registre en el área de influencia del proyecto, debiendo implementar las acciones de reparación tendientes a restaurar o recomponer el ambiente y/o los recursos naturales y/o artificiales que hubieren sufrido daños como consecuencia de su intervención en el sitio para la ejecución de las obras.
5. Dar intervención inmediata a las Empresas y/u Organismos competentes y señalar adecuadamente, en caso de detectarse instalaciones enterradas a lo largo de la traza, que no han sido identificadas e interfieren en el desarrollo de la obra.
6. Tanto el Plan de Monitoreo Ambiental desarrollado, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción como de operación y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos; podrán ser modificadas por este Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires.
7. La Contratista será responsable del cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al PGA en la etapa constructiva; y la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires será responsable en las etapas de operación y mantenimiento del proyecto, en caso que se designe un Comitente deberá indicarlo.
8. Durante la etapa operativa de la obra la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires o la autoridad que corresponda, deberá promover la implementación de medidas tendientes a la conservación y mantenimiento de la obra a fin de garantizar un adecuado funcionamiento y vida útil de la misma.
9. Se deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio de Ambiente el cumplimiento de la totalidad de los condicionamientos formulados en la presente, y/o presentar cronograma para su cumplimiento.

10. El artículo 22 de la Ley General del Ambiente N° 25.675 establece la obligación de contar con 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.
11. La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, deberá arbitrar los medios para que la Contratista atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
12. En el marco de la Resolución 492/19, la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que del análisis realizado no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en materia de afectación a los recursos naturales en el mencionado proyecto.
13. En el marco de la Resolución 557/19, dentro del proceso de evaluación de impacto ambiental del proyecto, se ha sometido a la instancia de participación ciudadana. El Informe presentado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires: "Pavimentación camino secundario 045-02 Circunvalación Mar del Plata – Etapa 1 Tramo: R.P. N°88 – Av. Jorge Newbery"- Partido de Pueyrredón fue publicado desde el día 29/03/2023 hasta el 12/04/2023, no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico: participacionciudadana@ambiente.gba.gob.ar.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 19 pagina/s.