



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad universitaria en la República Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-16245915- -GDEBA-DGAMAMGP – RESO – DIA - ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO – ADIF SE –“NUEVA ESTACION UNIVERSIDAD ALMIRANTE BROWN”- ALMIRANTE BROWN

VISTO el expediente EX-2022-16245915- -GDEBA-DGAMAMGP, la Ley Nacional Nº 25.675, las Leyes Provinciales Nº 11.723, Nº 15.477, Nº 15.391, los Decretos Nº 89/22 y Nº 199/22, la Resolución OPDS Nº 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIF SE) solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “NUEVA ESTACION UNIVERSIDAD ALMIRANTE BROWN”, a ejecutarse en el partido de Almirante Brown de la Provincia de Buenos Aires, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley Nº 11.723;

Que el proyecto consiste en la construcción de una nueva estación ferroviaria intermedia entre las estaciones Burzaco y Longchamps, correspondientes al Ramal Constitución–Alejandro Korn, la cual servirá para satisfacer la demanda de la Universidad de Almirante Brown y la densificación urbana de los barrios aledaños a la zona en la cual se implantará la misma. La ubicación del proyecto es en la Provincia de

Buenos Aires, al sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dentro de los límites del partido de Almirante Brown, entre la calle Esteban de Luca al norte y la calle Combate de Río Santiago al sur. Los límites de la intervención son la progresiva 23+800 y la progresiva 24+400, siendo su progresiva 0 la estación Plaza Constitución, ubicada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que en orden 2 el profesional, Osvaldo Ramón García, que suscribe el estudio de impacto ambiental presentado se encuentra debidamente inscripto en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones (RUPAYAR), bajo el RUP 001660, de acuerdo a las previsiones de la Resolución OPDS N° 489/19;

Que a orden 2, consta la solicitud de exención de pago de tasas;

Que en orden 7 (IF-2022-17574278-GDEBA-DPOATYBCMAMGP) la Dirección de Bosques informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos vigente, aprobado por Ley N° 14.888;

Que en orden 9 (IF-2022-21668135-GDEBA-DAPMAMGP) la Dirección de Áreas Protegidas informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al régimen de Reservas y Monumentos Naturales de la Provincia de Buenos Aires de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 10.907, no cuenta con Paisajes Protegidos y Espacios Verdes de interés Provincial de acuerdo a lo normado en la Ley N° 12.704, y no presenta Sitios RAMSAR;

Que en orden 13, en base a lo expuesto por la Dirección de Áreas Protegidas y la Dirección de Bosques, la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que del análisis realizado no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en el marco de la Resolución N° 492/19;

Que, según consta en orden 16, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19 no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico: participacionciudadana@ambiente.gba.gob.ar;

Que se adjunta en orden 19 el Informe Técnico Final (IF-2023-18663057-GDEBA-DEIAOMAMGP), elaborado por la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras, del cual surge que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental, sujeta al cumplimiento de los condicionamientos y observaciones enumerados en el referido informe;

Que en orden 23 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por ADIF SE, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2023-33952848-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

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

Que, asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental no exime a su titular y/o a los responsables de la ejecución, mantenimiento y operación de la obra del cumplimiento de la normativa vigente en los tres

ámbitos de gobierno (Nacional, Provincial y Municipal);

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

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

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Nº 11.723, el artículo 20 de la Ley Nº 15.477, el Decreto Nº 89/22 y la Resolución OPDS Nº 492/19;

Por ello,

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado “NUEVA ESTACION UNIVERSIDAD ALMIRANTE BROWN”, a ejecutarse en el partido de Almirante Brown de la Provincia de Buenos Aires, descrito en el Anexo I (IF-2023-33952848-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, presentado por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIF SE), 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 de Ambiente 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 (IF-2023-33952848-GDEBA-DPEIAMAMGP) 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: 2024.01.29 12:36:58 ART
Location: Provincia de Buenos Aires

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2024.01.29 12:36:59 -03'00'



ANEXO I

El presente analiza el proyecto “**NUEVA ESTACION UNIVERSIDAD ALMIRANTE BROWN**”, a ejecutarse en el Partido de Almirante Brown de la Provincia de Buenos Aires; y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EIA) presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF SE), bajo el expediente: EX-2022-16245915- - GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El objetivo principal de este proyecto es la construcción de una nueva estación ferroviaria intermedia entre las estaciones Burzaco y Longchamps, correspondientes al Ramal Constitución–Alejandro Korn, la cual servirá para satisfacer la demanda de la Universidad de Almirante Brown y la densificación urbana de los barrios aledaños a la zona en la cual se implantará la misma.

La ubicación del proyecto es en la Provincia de Buenos Aires, al sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dentro de los límites del partido de Almirante Brown, entre la calle Esteban de Luca al norte y la calle Combate de Río Santiago al sur. Los límites de la intervención son la progresiva 23+800 y la progresiva 24+400, siendo su progresiva 0 la estación Plaza Constitución, ubicada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

Etapas constructivas

Se presentarán a continuación las actividades a realizar para las siguientes intervenciones que componen el proyecto: Obras civiles, Obras de vía, Obras de señalamiento.

Obras civiles

Para la construcción de la nueva estación intermedia para el ramal Constitución-Alejandro Korn de la Línea General Roca de trocha ancha, se prevé una construcción de tipo tradicional en hormigón armado *in situ* y mampostería de ladrillos. La Estación dispondrá de andenes elevados enfrentados para servicios eléctricos de una longitud total de 220m. Tendrá una sola boletería en su margen oeste y un paso peatonal en bajo nivel de conexión ciudad-ciudad en el extremo sur de la estación. Contará con 3 oficinas destinadas a áreas operativas, sanitarios públicos en el andén descendente y rampas reglamentarias para acceder tanto a los andenes, como así también al paso bajo nivel. Por último, contará con



una guardería para bicicletas. Complementariamente, se intervendrán los entornos de la estación a los fines de mejorar las condiciones existentes del entorno inmediato de los accesos a la nueva estación.

TAREAS PRELIMINARES

Cercos de obra: Estará constituido por un sistema de vallados metálicos.

Cartel de Obra: Se instalará y mantendrá durante el transcurso de la obra 2 carteles de obra y 8 carteles de información. Los carteles de obra serán de estructura metálica y estarán debidamente anclados al terreno por medio de bases de hormigón armado.

Una vez finalizada la obra, todos los carteles serán desmontados y retirados.

Obrador: El obrador contará con las siguientes instalaciones:

- Módulos de oficina • Equipamiento para oficina • Módulo pañol de obra • Módulo de vestuario y sanitarios • Cubierta para sectores de acopio de materiales y taller de herrería
- Comedor • Solado-Vereda • Alumbrado de seguridad.

Una vez finalizada la obra, se desmontará la totalidad de las instalaciones de obradores, incluyendo la demolición de todas las instalaciones, caminos, senderos, cercos, etc.

La ubicación del obrador será consensuada en el momento de la obra con la inspección de obra, el operador ferroviario y el municipio. El lugar que se considera más apto para su instalación es del lado de la vía ascendente, generando un cerramiento entre las vías y la Av. Ávila Gregoria, hacia el norte de la intersección con la calle Combate de Monte Santiago.

Retiros, desmontajes y demoliciones: Se desmontarán los laberintos de ambos lados de la traza del Paso a Nivel (PAN) peatonal existente en el cruce de la calle Combate de Monte Santiago, incluyendo los caños correspondientes a las barandas de rampas y escaleras. Se demolerán los solados de veredas existentes y de los solados del PAN peatonal existente, incluyendo las losas que constituyen puentes de acceso sobre zanjas y canales.

Se retirarán y demolerán los cercos de hormigón pre moldeado y sus correspondientes postes de soporte, en los sectores coincidentes con los futuros accesos a la estación.

Desarme, retiro de vía, clasificación de material producido: Respecto al desarme y retiro de vías, podrá ser semi-manual, semi-mecanizada o totalmente mecanizada.

Una vez concluido el retiro y desarme de la vía existente se procederá el traslado al obrador de todos los materiales producidos para su clasificación.

Movimientos de suelo y limpieza de zona de vía: En los tramos de vía principal, el ancho será de 9 m hacia ambos lados de los ejes de las vías a renovar, pudiendo ser de mayor extensión en todo otro sector donde fuese necesario.

Se hará el destape del material superficial vegetal considerando un espesor de 15 cm para aquellos sectores de los nuevos accesos en donde se ejecute nuevos pavimentos o contrapisos. Una vez retirada la capa natural, se deberá prever el retiro de suelo hasta una cota inferior al nivel de piso terminado de vereda en al menos 30 cm. Luego se realizarán

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar





las excavaciones implicadas exclusivamente para la realización de instalaciones nuevas, ya sean estas eléctricas, cloacales o pluviales. Se realizará también la excavación para los pilotes del paso peatonal bajo nivel.

Sector de oficinas y dependencias operativas de la estación: La Estación contará con diferentes espacios destinados a alojar oficinas operativas, una boletería única ubicada sobre el margen oeste de la estación, una garita de seguridad, y salas de tableros y racks de datos, y sanitarios. Para la estructura se utilizará hormigón armado.

Plataformas de andenes: Tendrán una longitud total de 220 m y un ancho mínimo de 3 m, con excepción de los sectores de accesos y descanso donde dispondrá de un ancho de aproximadamente 6 m. Su nivel de piso terminado será de 1,23 m respecto del hongo del riel más cercano al mismo. La estructura será de losa maciza de hormigón armado sobre zapatas corridas, y para los solados se utilizarán paños de hormigón peinado con bordes llaneados / Mosaicos Cementicios con relieves reglamentarios.

Paso peatonal bajo nivel: Tendrá un ancho 4,50 m y dispondrá de accesos por escaleras y rampas reglamentarias. La cantidad de metros cúbicos de movimiento de tierra que exige la construcción del túnel con sus rampas y escaleras es de aproximadamente 516 m³. Con respecto a la estructura, será ejecutado mediante pantalla de pilotes, tabiques laterales y losas macizas de hormigón armado ejecutado in situ.

Accesos reglamentarios: Corresponde a la construcción de las rampas y escaleras reglamentarias para el acceso a los andenes, así como al PBN peatonal. La estructura será ejecutada con tabiques laterales y losas macizas de hormigón armado, y para los solados se utilizarán paños de hormigón peinado con bordes llaneados y mosaicos cementicios con relieve.

Tratamiento de entornos: Se constituirá una plaza de acceso con espacios destinados a áreas de descanso, la cual contará con equipamiento urbano, solados, espacios parqueizados, nuevos árboles y arbustos e iluminación integral. Para la construcción de los solados se utilizarán losetones premoldeados de hormigón impreso / pavimento articulado. Respecto a las interferencias con sistemas de ductos existentes, actualmente existen dos sistemas de ductos que conducen principalmente cables de fibra óptica (propias y de terceros) que pueden llegar a interferir con la construcción de las bases para los andenes. Para determinar el grado de interferencia entre futuras bases y los sistemas de ductos, el Contratista realizará "cateos". En base a los resultados obtenidos, se determinará si la interferencia es nula, mínima o completa. En el primer caso no se realizará ningún desplazamiento, solo la demarcación clara en el terreno de la posición de los ductos encontrados, para que no sean dañados durante la ejecución de las obras. En el segundo caso se preverá una pequeña obra de ampliación de zanja y corrimiento de los ductos. En el tercer caso se instalará un nuevo sistema de tritubos, igual al existente y se realizará el vuelco de la totalidad de los cables a este.



Cerramiento perimetral de los andenes: Contempla la instalación del cierre perimetral de los andenes, contruidos de paños de reja. Estos quedarán amurados a un cordón de hormigón integrado a la losa del andén mediante anclajes acuñaados. Se materializarán en paños de 3 m de ancho y 2 m de altura.

Obras de vía

Dentro de las tareas a realizar se incluyen las siguientes:

- Renovación de vía en la zona de influencia del andén delimitada por las progresivas 23+800 - 24+400, el cual estará compuesto por un paquete estructural de 30 cm de piedra balasto grado A1, durmientes de hormigón monoblock fabricados con los insertos de la fijación tipo W14 o W21, rieles 54E1 (calidad R260) soldados con soldadura aluminotérmica o eléctrica, formando un riel largo soldado (RLS).
- Mejoramiento de la geometría de vía existente considerando los nuevos parámetros de diseño. El trazado definido para la vía respetará su trazado actual con las necesarias rectificaciones para lograr una geometría apropiada a la velocidad de diseño y peso por eje, con la salvedad de la necesidad de realizar un ripado de vías conjuntas.
- Se proyectará el nivel superior de riel, de ser posible, atendiendo las limitaciones que podrían implicar según las tolerancias especificadas para alimentación por catenaria. En los casos que sea necesario modificar esta cota se deberá respetar las tolerancias para el contacto entre pantógrafo y catenaria.
- La obra hidráulica de la zona de vía en el sector de andenes a intervenir deberá respetar el perfil diseñado, ubicando los drenes de desagüe en las proximidades a los andenes a construir. Los mismos se construirán con cañerías ranuradas de polietileno de alta densidad (PEAD) de diámetro mínimo de 25 cm y cámaras de inspección de 60 cm x 60 cm cada 25 m mínimo.
- Se prevé la necesidad de instalar elementos elásticos para transición de rigideces, por sobre la construcción de cuñas de aproximación. Se utilizará esta solución para el caso de la construcción del paso bajo nivel peatonal.
- Se entubará en el tramo coincidente con la zona de andenes las cunetas longitudinales existentes de la vía. La dimensión de las mismas deberá ser justificada en el proyecto hidráulico y deberán contar con cámaras de inspección a dimensionar. Para no interferir ni interrumpir el tránsito ferroviario, se prevé como solución la construcción de alcantarillas de hormigón armado prefabricadas.
- Ante la eventualidad de que se modifiquen las condiciones de escurrimiento actuales como consecuencia de los trabajos mencionados anteriormente, se deberá prever en el estudio hidráulico la necesidad de renovar la alcantarilla existente ubicada en la progresiva 25+951 que actualmente no se encuentra en funcionamiento, en tal sentido, si este fuera el caso se renovará por una alcantarilla de hormigón pre moldeada teniendo en cuenta todas las obras necesaria para el correcto funcionamiento del sistema hidráulico.
- Tanto en los sectores urbanos como rurales se deberán reparar o construir los cerramientos a ambos lados de la vía en coincidencia con el límite de la zona ferroviaria, del mismo modo en los pasos de nivel se deberán realizar cerramientos en forma perpendicular a la vía.

Ministerio de Ambiente

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





-Se instalarán cada 1000 m postes que indicarán la progresiva y postes intermedios cada 500 m.

Los parámetros de diseño que se deberán respetar son los siguientes:

- Trocha: Ancha (1676 mm).
- Inclinación del riel: 1:40.
- Rieles: 54 E1. Longitud: 18 m/25 m.
- Tipo de enrielladura para vía: riel largo soldado.
- Fijaciones en durmientes monoblock de hormigón pretensado tipo W21 o tipo W14.
- Durmientes: monoblock de hormigón pretensado.
- Densidad mínima de durmientes de hormigón: 1611 durmientes/km.
- Radio de curva mínimo: 250 m.
- Desarrollo mínimo de curvas circulares y de transición: 30 m.
- Rampa máxima: 15%.
- Pendiente máxima en estaciones y playas: 1,5%.
- Velocidad de diseño de los trenes rápidos: 120 km/h.
- Velocidad de diseño de los trenes lentos: 30 km/h.
- Capacidad portante de la vía: 22 ton/eje.
- Espesor mínimo de balasto: 30 cm.

Cerco perimetral para delimitación de zona operativa: Se ejecutará un cerramiento que separe la zona operativa ferroviaria de la trama vial y de los límites municipales, el mismo se colocará en ambos límites laterales del área operativa del ferrocarril, y se realizará mediante la ejecución de cerramiento tipo New Jersey con rejas. Dicho cerramiento tendrá una altura total de 2,25 metros medidos desde el nivel de terreno natural y estará constituido por un muro prefabricado tipo "New Jersey" o una viga de hormigón armado "in situ" (según corresponda, de sección variable) y 1,10 metros de altura con una reja superior, en aquellos sectores donde no sea posible la colocación del cerco tipo New Jersey con reja, la opción será la construcción de un cerramiento del tipo reja y por último en aquellos sitios donde la distancia entre cruces habilitados sea mayor de 500 metros aproximadamente, se deberá prever la instalación de portones con hojas de abrir para permitir el ingreso o egreso a la zona de vías de igual configuración que las rejas en general y de igual modulación.

Los trabajos a realizar comprenden las siguientes tareas:

- Retiro del cerco existente (cualquiera sea éste) y posibles obstáculos
- Limpieza, nivelación y consolidación del suelo para el emplazamiento del cerco nuevo.
- Provisión de materiales necesarios para la realización del cerramiento.
- Ejecución de hormigón armado "in situ" o premoldeado, montaje de los parantes, paños de malla metálica y portones metálicos, donde correspondiere.
- Unión de los sucesivos módulos a instalar.
- Limpieza de obra.

Obras de señalamiento

En el sector del emplazamiento de la nueva estación, se encuentran operativos los sistemas del señalamiento automático luminoso (BAL), los cuales constituyen las siguientes interferencias para la ejecución de la obra:

Ministerio de Ambiente

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





- Cableado Troncal del sistema BAL, tendido sobre la vía Ascendente. Se considerará provisionalmente constituido por: Cable Subterráneo de 74 pares de 0,9 mm
- Cableado de Derivaciones a señales y circuitos de vía del mismo sistema BAL tendidos sobre vía Descendente, se considerará provisionalmente constituido por: Cables Subterráneos para circuitos de vía de 2x10 mm², Cables Subterráneos para señales de 12x2.5 mm².

A fin de evitar afectar instalaciones presentes se prevé disponer de cuatro cámaras de pase para las canalizaciones subterráneas de cables de señalamiento a ambos extremos y a ambos lados de la zona de vía a intervenir con la obra civil, y se realizarán tendidos provisorios de todos los cables protegidos mecánicamente. Se intervendrán los cableados existentes en las inmediaciones de ambos extremos de la obra, cortando, retrayendo e introduciendo los extremos en las cámaras y empalmándolos con los cables provisorios de modo de dar continuidad a los mismos y dejar fuera de servicio los tramos en la zona implantación de la nueva estación. Una vez finalizada la obra civil quedarán instalados los tendidos definitivos de todos los cables por las canalizaciones bajo andén previstas a tal fin.

Etapas operativas

Mantenimiento general: Se prevé realizar mantenimiento durante toda la etapa de operación de los siguientes elementos: infraestructura base (Vías); mantenimiento del túnel y de la infraestructura de la estación en general, como así también de los espacios verdes de los entornos de la estación; eliminación de malezas: mantenimiento libre de vegetación en área operativa para evitar el peligro de descarrilamiento y mantener la visibilidad. Se priorizará el mantenimiento libre de vegetación mediante eliminación física, que garantice la inocuidad.

II. IMPACTOS AMBIENTALES ASOCIADOS AL PROYECTO

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

Etapas constructivas:

- Instalación de obradores y sitios de acopio.
- Circulación, operación de maquinarias y transporte de material y personal.
- Retiro de cerco existente de hormigón premoldeado para la ejecución de nuevos accesos y demolición de los solados de las veredas existentes.
- Limpieza de zona de vías (incluye los límites de la zona de vía de todas las superficies que lo requieran, zonas de préstamos para extracción de materiales, cauces de cursos de agua que se encuentren dentro de la traza y las áreas que puedan ser destinadas a la construcción).
- Movimiento de suelos (remoción de capa vegetal y excavaciones).



- Construcción de estación Universidad Almirante Brown, dependencias operativas e instalaciones complementarias.
- Construcción de paso peatonal bajo nivel.
- Renovación de infraestructura de vía.
- Entubamiento de las cunetas.
- Señalamiento.
- Tratamiento de entornos y parqueización de la nueva estación Universidad Almirante Brown.
- Cierre de la etapa de construcción.

Etapa operativa:

- Tareas de operación y mantenimiento de la nueva estación Universidad Almirante Brown.
- Circulación y operación de maquinarias y transporte de pasajeros.

Se expone a continuación un resumen de los impactos descritos en el capítulo 4 "Identificación y Valoración de Impactos Ambientales" del EsIA.

Medio físico:

- Afectación puntual sobre el relieve debido a movimientos de suelo, que inciden directamente de manera significativa sobre las geformas del sitio.
- Alteración de la calidad del suelo por cualquier pérdida de combustible o lubricante de los equipos y vehículos a utilizarse en el proyecto, modificación de su estructura y ocurrencia de pérdida de la cubierta edáfica, todas vinculadas a la etapa constructiva. Tanto en la etapa de construcción como operativa, se prevé la generación de residuos que pueden afectar la calidad del suelo.
- Alteración de la calidad del agua superficial, y la modificación a la red de drenaje superficial: afectación del canal o zanja que transcurre paralelo a las vías del FFCC en el margen este de la traza de las vías del tren, ya sea por cambios en los patrones de drenaje o bien en su naturaleza química, que podrían ocurrir debido a pérdida de combustible o lubricante de los equipos y vehículos a utilizarse en el proyecto. También podría verse afectado por movimientos de suelo y el entubamiento de cunetas y la generación de residuos que se prevé para la etapa constructiva y operativa del Proyecto.
- Alteración de la calidad del agua subterránea. Los contaminantes pueden infiltrar desde el suelo o desde aguas superficiales o por contacto directo en aquellas zonas donde la napa se encuentre próxima a la superficie. Además, los recursos hídricos subterráneos del nivel freático superior pueden ser afectados por las acciones de operación y mantenimiento de la estación Universidad Almirante Brown, por pérdidas o derrames de hidrocarburos o aceites de los equipos utilizados para el mantenimiento de las vías.
- El incremento en los niveles sonoros del área (ruido), generación de vibraciones y la generación de olores, que impactan en la calidad del aire. El mismo se verá afectado debido a material particulado en suspensión y a la liberación de gases de



combustión producidos por los equipos y vehículos utilizados, producto de las tareas correspondientes a la etapa constructiva.

Medio biológico:

- Potencial impacto por la disminución de la cobertura vegetal durante todas las tareas que impliquen desmalezado, así como la modificación de la vegetación existente en la etapa constructiva y en menor medida en la etapa operativa en relación a las tareas de operación y mantenimiento de la estación. Las tareas de tratamiento de entornos y parquización tienen impacto positivo sobre la flora del lugar.
- El ahuyentamiento/alejamiento de la fauna. Los ruidos, las tareas que impliquen excavaciones y disminución de la cobertura vegetal resultan en un posible desplazamiento de aves y roedores que constituyen la fauna local. La etapa de operación y mantenimiento, así como la circulación y operación de maquinarias y transporte de pasajeros, potenciarán este posible impacto.

Medio socioeconómico:

- Afectación del paisaje por disminución de la calidad escénica asociado a las tareas de la etapa constructiva, con excepción de las acciones de tratamiento de entornos y parquización y cierre de la etapa de construcción, que generarán impactos positivos.
- Molestias a la circulación peatonal y vehicular y modificaciones a la calidad de vida de la población debido a la circulación, operación de maquinarias y transporte de personal, la construcción del paso peatonal bajo nivel, la construcción de la estación, entre otros. El aumento del nivel sonoro, generación de olores y de material particulado causarán una disminución de la calidad de vida de los pobladores, durante la construcción.
- Se producirá un mejor entorno visual y recomposición de zonas intervenidas a unas condiciones mejores en el cierre de la etapa constructiva y debido al tratamiento de entornos y parquización de la estación. El funcionamiento de la estación ofrecerá una mejora de la calidad de vida de la población, ya que favorecerá la accesibilidad al transporte ferroviario en el partido de Almirante Brown, reducirá la congestión vehicular en las zonas aledañas y optimizará los tiempos de traslado.
- Se generará un impacto positivo por el aumento en la demanda de mano de obra y una dinamización de la economía local.
- Afectación de la salud y seguridad de los trabajadores y alteración de la salud y seguridad de la comunidad, debido a posibles accidentes.
- Al coexistir en el área de influencia del proyecto otras infraestructuras públicas de redes y/o servicios, en la etapa constructiva se podrían afectar dicha infraestructura de manera accidental, puntualmente la infraestructura vial y de transporte, desagües pluviales.

Efectos sinérgicos:

En el área de influencia del proyecto se encuentran en proceso de ejecución otras dos obras: "Desagües Pluviales Burzaco Sur" y "Obra de pavimentación de la Avenida Ávila Gregoria". Dichas obras, incluyendo la obra del presente estudio, potenciarán los impactos negativos ya mencionados en la calidad del aire. Además se potenciará el impacto negativo



sobre el modo y calidad de vida de la población y la dinámica social en las etapas de construcción; sin embargo se potenciará el impacto positivo sobre los mismos factores en las etapas de operación.

Por otro lado, se estima que el proyecto de nueva estación Almirante Brown impactará de forma positiva sobre los aspectos comerciales y que, se verá incrementado sinérgicamente con el resto de los proyectos identificados, pues se estima que influirán en la demanda de bienes y servicios de los sectores comerciales del área de influencia del proyecto. Esta demanda contribuye a la generación de puestos de trabajo en actividades vinculadas al sector de la construcción, y se verá potenciada con la ejecución de los proyectos identificados previamente.

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

En el capítulo 5 del EsIA se proponen una serie de Medidas de Mitigación, generales y específicas con relación a los probables impactos ambientales y sociales que fueron identificados y valorados en el Capítulo 4. A continuación, se presentan las medidas de mitigación específicas a aplicar:

- Medida de mitigación 1: Preservación de la calidad del suelo.
- Medida de mitigación 2: Minimización de la modificación de la estructura del suelo.
- Medida de mitigación 3: Preservación de la calidad de agua superficial.
- Medida de mitigación 4: Preservación de la dinámica del drenaje superficial.
- Medida de mitigación 5: Preservación de la calidad del agua subterránea.
- Medida de mitigación 6: Minimización de la generación de material particulado y emisiones.
- Medida de mitigación 7: Minimización de la generación de olores desagradables.
- Medida de mitigación 8: Minimización de la generación de ruidos y vibraciones.
- Medida de mitigación 9: Preservación de la flora y fauna.
- Medida de mitigación 10: Promoción de una adecuada gestión de los residuos.
- Medida de mitigación 11: Protección y preservación del paisaje.
- Medida de mitigación 12: Minimización de la perturbación a la circulación.
- Medida de mitigación 13: Preservación de la calidad de vida y dinámica social.
- Medida de mitigación 14: Cuidado de la salud y seguridad comunitaria.
- Medida de mitigación 15: Cuidado de la salud y seguridad ocupacional.
- Medida de mitigación 16: Preservación de la infraestructura existente.
- Medida de mitigación 17: Control del tránsito y transporte y preservación de la infraestructura vial.
- Medida de mitigación 18: Preservación del patrimonio histórico y cultural.

IV. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

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

1. Programa de manejo físico natural

- Subprograma de calidad del aire.
- Subprograma de manejo de recursos hídricos superficiales y subterráneos.
- Subprograma de manejo de ruidos y vibraciones.



- Subprograma de manejo de suelos.
 - Subprograma de manejo de flora y fauna.
2. Programa de manejo ambiental y social de obradores.
 3. Programa de manejo de sustancias peligrosas.
 4. Programa de manejo y disposición final de residuos y efluentes líquidos.
 5. Programa de manejo de material producido de obra.
 6. Programa de Pasivos Ambientales.
 7. Programa de prevención y respuesta ante contingencias.
 - Subprograma prevención y respuesta ante derrames.
 - Subprograma prevención y respuesta ante incendios.
 - Subprograma respuesta ante lluvias e inundaciones.
 - Subprograma suspensión temporal de la obra por períodos prolongados e interferencias.
 8. Programa de capacitaciones.
 9. Programa de monitoreo ambiental y social.
 10. Programa de Higiene y Seguridad.
 11. Programa de uso responsable de recursos.
 12. Programa de abandono y cierre de obrador.
 13. Programa de protección del patrimonio histórico cultural.
 14. Programa de protección de actividades económicas.
 15. Programa de protección de la salud y seguridad de la comunidad.
 - Subprograma de personal de seguridad.
 - Subprograma de seguridad del servicio ferroviario de pasajeros.
 - Subprograma de tráfico y seguridad vial.
 - Subprograma de exposición de la comunidad a enfermedades.
 - Subprograma de integración de la perspectiva de género.
 16. Programa de código de conducta.
 17. Programa de protección de vivienda y construcciones adyacentes.
 18. Programa de comunicación, información y atención ciudadana.
 19. Programa de protección del paisaje.
 20. Programa de acción para la fase de desmovilización y recomposición.
 21. Programa de gestión de permisos.
 22. Programa de gestión de interferencias.

V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

a) **Previo al inicio de la obra**, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF SE) deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente los siguientes requerimientos:

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



- El **Programa de manejo físico natural -Subprograma de manejo de ruidos y vibraciones**. Se deberá minimizar la generación de vibraciones, ruido y olores. Se deberá controlar el uso de equipos y vehículos propensos a producir gases de combustión, con el fin de reducir el impacto sobre los receptores sensibles tales como la población aledaña, particularmente la de los barrios Sakura y Angeletti, lindantes con el área operativa y la de los centros educativos, Jardín de Infantes Nro. 924 "Alfonsina Storni", la Escuela Nro. 77 "Alicia Moreau de Justo" y la Escuela De Educación Secundaria Nro. 45.

-El **Programa de prevención y respuesta ante 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, incendios, derrames, así como también a aquellos riesgos propios de la obra, como derrumbes y desplazamientos.

-El **Programa de Ordenamiento de la Circulación**, el cual deberá ser aprobado por la inspección de obra y el Municipio. 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 al jardín de Infantes Nro. 924 "Alfonsina Storni", la Escuela Nro. 77 "Alicia Moreau de Justo" y la Escuela De Educación Secundaria Nro. 45. Se deberá contemplar la señalización correspondiente para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente.

-Para la etapa de construcción de la plaza de acceso con espacios destinados a áreas de descanso, se prevé la implantación de nuevos árboles y arbustos. Incluir un **Programa de forestación** el cual deberá acordar con el municipio correspondiente, la cantidad y tipo de ejemplares a implantar. Priorizar especies nativas con el fin de mantener el equilibrio ecosistémico de la zona del Proyecto. Además, se deberán establecer previsiones y definición de responsables a fin de asegurar la adaptación y supervivencia de los ejemplares implantados luego de recepcionada la obra y su periodo de garantía, en la etapa de operación.

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. La ADIF SE deberá garantizar que la implementación de las acciones de **divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas, que contemple las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana. Se deberá comunicar las demoras e interrupciones en los accesos y demás actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales y de la población en general.



4. En caso de relocalizar las paradas de los colectivos que transitan en las cercanías de la zona del Proyecto, como las líneas provinciales Nro. 435 y 266, se deberá contar con los permisos correspondientes de las autoridades provinciales, municipales y empresas responsables de las líneas de transporte público automotor. Asimismo, se deberá difundir un programa de desvíos donde se detalle a la población las calles donde se llevarán a cabo los mismos, la relocalización de las paradas y consecuentes circuitos provisorios.
5. Contar con la autorización de la **Dirección Provincial de Hidráulica (DPH)**, sobre modificación y reemplazo de alcantarillas.
6. Contar con la autorización municipal para la instalación del obrador. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación definitiva en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas, siendo imprescindible contar con un profesional idóneo en la materia. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes domésticos, asegurando el tratamiento adecuado. Así mismo se deberá contar con la Aptitud hidráulica según **Resolución N°2222/19** y complementarias, y con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la **Autoridad del Agua (A.D.A)**.
7. Respecto al desarme y retiro de vías, la Contratista deberá obtener la aprobación por parte de la Inspección de obra de la metodología seleccionada para esta actividad, la cual podrá ser semi-manual, semi-mecanizada o totalmente mecanizada.
8. En el caso de la instalación de planta de hormigón y/o asfalto, contar con la memoria descriptiva de las instalaciones, indicando su ubicación en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas. Cumplimentar todas las normas de seguridad y funcionamiento, gestión integral de sus residuos y efluentes. Presentar ante el Ministerio de Ambiente la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece la **Ley N° 5.965** de “Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera”.
9. En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas generadoras de dichos materiales.
10. 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”.



11. La contratista deberá definir los sitios de depósitos de materiales provenientes de las excavaciones y contar con los permisos correspondientes con los propietarios afectados y/o municipios. Asimismo, la contratista será responsable y deberá incluir en el programa de medidas específico, el procedimiento y las medidas adecuadas para el traslado y descarga final fuera de la zona de obra. 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 de Ambiente. Se destaca que los mismos no podrán ser provisoriamente dispuestos en conducciones naturales o artificiales de agua. El acopio provisorio en pilas de los residuos deberá efectuarse de manera tal de asegurar el libre escurrimiento superficial, sin interferir en los drenajes naturales, debiéndose retirarlos tan pronto como sea posible, además de contar con las autorizaciones y permisos correspondientes.

Observaciones

-En la sección "2.2.1.1- Obras civiles", el EsIA menciona que "Una vez finalizada la obra, se desmontará la totalidad de las instalaciones de obradores, incluyendo la demolición de todas las instalaciones, caminos, senderos, cercos, etc". Será sustancial dejar el terreno en condiciones óptimas, mejorando o igualando la condición previa al inicio de la obra.

-Durante la etapa constructiva se deberá evitar el mantenimiento de máquinas y motores, así como el abastecimiento de lubricantes y combustibles en el terreno, con el fin de minimizar las afectaciones sobre los acuíferos Pampeano y Puelche, que se encuentran en la zona del Proyecto. Evitar la contaminación inicial de suelos y aguas superficiales que puedan provocar la infiltración de contaminantes hacia los cursos de agua subterránea, y la posible contaminación provocada por contacto directo en aquellas zonas donde la napa se encuentre próxima a la superficie.

-Los establecimientos educativos más próximos al área del proyecto, son el Jardín de Infantes Nro. 924 "Alfonsina Storni", la Escuela Nro. 77 "Alicia Moreau de Justo" y la Escuela De Educación Secundaria Nro. 45, ubicados a unos 50 m aproximadamente a las afueras del predio de la futura estación. Será imprescindible no obstruir los accesos a los mismos, y las tareas constructivas deberán desarrollarse teniendo en cuenta la situación de vulnerabilidad de los alumnos y trabajadores de dichos establecimientos.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF SE), referida a la construcción del Proyecto denominado "ESTACIÓN UNIVERSIDAD ALMIRANTE BROWN - LÍNEA GRAL. ROCA" descriptas en el ítem I del presente.
- 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 ADIF SE será responsable de que la contratista lleve adelante el Plan de Gestión Ambiental y Social específico de la obra con los aportes realizados en la presente

Ministerio de Ambiente

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



MINISTERIO DE
AMBIENTE

GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**



evaluación y que realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Contingencias y de Gestión Ambiental en todas las etapas del proyecto. Asimismo, deberá comunicar al Ministerio de Ambiente y al Municipio sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.

- Se deberá informar al Ministerio de Ambiente 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, deberá informar ante este Ministerio.
- La ADIF SE deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de los requerimientos formulados y la normativa ambiental vigente.
- El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El artículo 22° de la Ley General del Ambiente N° 25.675 y el Artículo 19° de Ley de Pasivos Ambientales N° 14.343 establecen la obligación de contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que la actividad pudiere producir o integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación. Corresponde al interesado observar las reglamentaciones del Poder Ejecutivo Nacional y demás normas que la Autoridad Ambiental Nacional adopte en la materia, teniendo en cuenta el riesgo que su actividad represente para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos.
- La Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del territorio y bienes comunes establece que no surgen situaciones bloqueantes y/o condicionantes en el marco de la Resolución N° 492/19.

● En el marco de la Resolución 557/2019, la cual establece que los procedimientos de participación ciudadana dentro del proceso de evaluación de impacto ambiental para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) prevista en la Ley N°11.723 deberán informarse públicamente y sustanciarse por medio de la página web de este Ministerio (www.ambiente.gba.gob.ar), se informa lo siguiente:

Desde el día 21/07/2022 hasta el día 20/08/2022 se ha publicado EIA del proyecto: "Nueva estación Universidad de Almirante Brown – Línea Gral. Roca", no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico participacionciudadana@ambiente.gba.gob.ar, el cual se encuentra publicado a tales efectos.



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 14 pagina/s.

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.08.11 12:33:19 -03'00'

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.08.11 12:33:21 -03'00'