



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

Resolución

Número:

Referencia: EX-2023-09423990- -GDEBA-DGAMAMGP – DIA – CONSORCIO PORTUARIO REGIONAL MAR DEL PLATA - “ESPIGÓN N°9 FRENTE DE AMARRE Y SECTOR OPERATIVO” - GENERAL PUEYRREDON - MAR DEL PLATA

VISTO el expediente EX-2023-16357090- -GDEBA-DGAMAMGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164 y N° 15.309, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, la Resolución OPDS N° 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que el CONSORCIO PORTUARIO REGIONAL DE MAR DEL PLATA, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de “ESPIGÓN N°9 FRENTE DE AMARRE Y SECTOR OPERATIVO” a ejecutarse en localidad de Mar Del Plata, partido de General Pueyrredón, Provincia de Buenos Aires, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto consiste en la construcción del Espigón N° 9, y encuentra enmarcado en la necesidad imperiosa de contar con mayor espacio de amarre, dadas la falta de espacios y restricciones físicas que cuenta el puerto de Mar del Plata. La zona de emplazamiento del proyecto es el Puerto de la ciudad de Mar del Plata, ubicado geográficamente frente al Océano Atlántico, en latitud 38° 02´S y longitud 57° 32´W del Partido de General Pueyrredón, en la Provincia de Buenos Aires con una superficie total de 200 ha, de las cuales 8 son área militar de la Base Naval y 30 ha son Reserva Natural. La obra se trata de un espigón de 190 m de longitud por 34,90 m de ancho con una superficie de 6.631 m²; será construido con pilotes perforados de hormigón armado con camisa metálica de 1,20 m de diámetro, separados entre sí cada 6,76 m (ancho), en una secuencia y cada siete (7) metros en otra (largo), totalizando 168 pilotes, vinculados a través de vigas y losas conformando una estructura pórtico de hormigón armado con sistemas de defensa. Se ubicará distante a 70 m del Espigón 10 y a 300 m del Espigón 7, manteniendo una distancia de protección en relación a los anclajes del dique flotante Mosd Dock de astilleros SPI. El espigón se vincula a la escollera sur a través de un sector operativo de 4.620 m² y donde se ubicarán edificios e instalaciones de servicio con acceso vehicular al espigón;

Que la profesional que suscribe el estudio de impacto ambiental, MG. ARQ MARÍA MÜLLER., se encuentra debidamente inscripta en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones (RUPAYAR), con el número RUP- 039, de acuerdo a las previsiones de la Resolución N° RESOL-2019-489-GDEBADGAOPDS;

Que en orden 5 (archivo embebido) la Dirección de Bosques informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos vigente, aprobado por Ley N° 14.888 (IF-2023-17386130-GDEBA-DBOSMAMGP);

Que en orden 5 (archivo embebido) la Dirección de Áreas Protegidas informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al régimen de Reservas y Monumentos Naturales de la Provincia de Buenos Aires de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 10.907, no cuenta con Paisajes Protegidos y Espacios Verdes de interés Provincial de acuerdo a lo normado en la Ley N° 12.704, y no presenta Sitios RAMSAR (IF-2023-18141861-GDEBA-DAPMAMGP);

Que en orden 5, 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 en orden 6 se presenta la planilla de cómputo y presupuesto de la obra;

Que conforme providencia obrante en orden 9 el Ministerio de Ambiente en su calidad de autoridad de aplicación hace lugar a la exención al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata del pago de la tasa por Analisis de Evaluacion de Estudios de Impacto Ambiental prevista en el Artículo 77, apartado 4.1 de la Ley 15.391;

Que en orden 11, se ha realizado el procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19 No se recibieron opiniones ni observaciones en la página de Participación Pública: <https://participacionpublica.ambiente.gba.gob.ar/>;

Que en orden 26 obra el Informe Técnico Final (IF-2023-46109020-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 enumerados en el referido informe;

Que en orden 31 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por el Consorcio Portuario Regional Mar Del Plata, 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-2023-47804200-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

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

Que, asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental no exime a su titular y/o a los responsables de la ejecución, mantenimiento y operación de la obra del cumplimiento de la normativa vigente en los tres ámbitos de gobierno (Nacional, Provincial y Municipal);

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

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Nº 11.723, los artículos 20 bis de la Ley Nº 15.164 -incorporado por la Ley Nº 15.309- y 11 de la Ley Nº 15.309, 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 'Espigón Nº 9 Frente de amarre y sector operativo del Puerto de Mar del Plata', a ejecutarse en dicha localidad del partido de General Pueyrredón, provincia de Buenos Aires, presentado por el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, descrito en el Anexo I (IF-2023-47804200-GDEBA-DPEIAMAMGP), que forma parte integrante de la presente, en el marco de la Ley Nº 11.723 y la Resolución OPDS Nº 492/19.

ARTÍCULO 2º. Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Ministerio 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-2023-47804200-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: 2024.02.29 10:38:56 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: 2024.02.29 10:39:07 -03'00'

ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto **“Espigón N 9 Frente de amarre y sector operativo del Puerto de Mar del Plata”**, a ejecutarse en el Partido de General Pueyrredón, de la Provincia de Buenos Aires y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EslA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, bajo el EX-2023-09423990- -GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto de construcción del Espigón N° 9, se encuentra enmarcado en la necesidad imperiosa de contar con mayor espacio de amarre, dadas la falta de espacios y restricciones físicas que cuenta el puerto de Mar del Plata.

La zona de emplazamiento del proyecto es el Puerto de la ciudad de Mar del Plata, ubicado geográficamente frente al Océano Atlántico, en latitud 38° 02' S y longitud 57° 32' W del Partido de General Pueyrredón, en la Provincia de Buenos Aires con una superficie total de 200 ha, de las cuales 8 son área militar de la Base Naval y 30 ha son Reserva Natural.



Figura 1: Imagen satelital de la futura ubicación del Espigón 9

Este espigón permitirá dar un salto cualitativo a la operatoria portuaria, posicionando al puerto de Mar del Plata en un lugar privilegiado para la prestación de servicios a la flota pesquera, así como a los nuevos servicios relacionados con la mejora en la atención, amarre y operación de embarcaciones de tamaño y capacidad similar a las que operan en las Dársenas de cabotaje y de Ultramar del Puerto de Mar del Plata, para esloras estimadas en 25 a 65 m aproximadamente.

La obra se trata de un espigón de 190 m de longitud por 34,90 m de ancho con una superficie de 6.631 m²; será construido con pilotes perforados de hormigón armado con camisa metálica de 1,20 m de diámetro, separados entre sí cada 6,76 m (ancho), en una

secuencia y cada siete (7) metros en otra (largo), totalizando 168 pilotes, vinculados a través de vigas y losas conformando una estructura pórtico de hormigón armado con sistemas de defensa.

Se ubicará distante a 70 m del Espigón 10 y a 300 m del Espigón 7, manteniendo una distancia de protección en relación a los anclajes del dique flotante Mosd Dock de astilleros SPI. El espigón se vincula a la escollera sur a través de un sector operativo de 4.620 m² donde se ubicarán edificios e instalaciones de servicio con acceso vehicular al espigón.

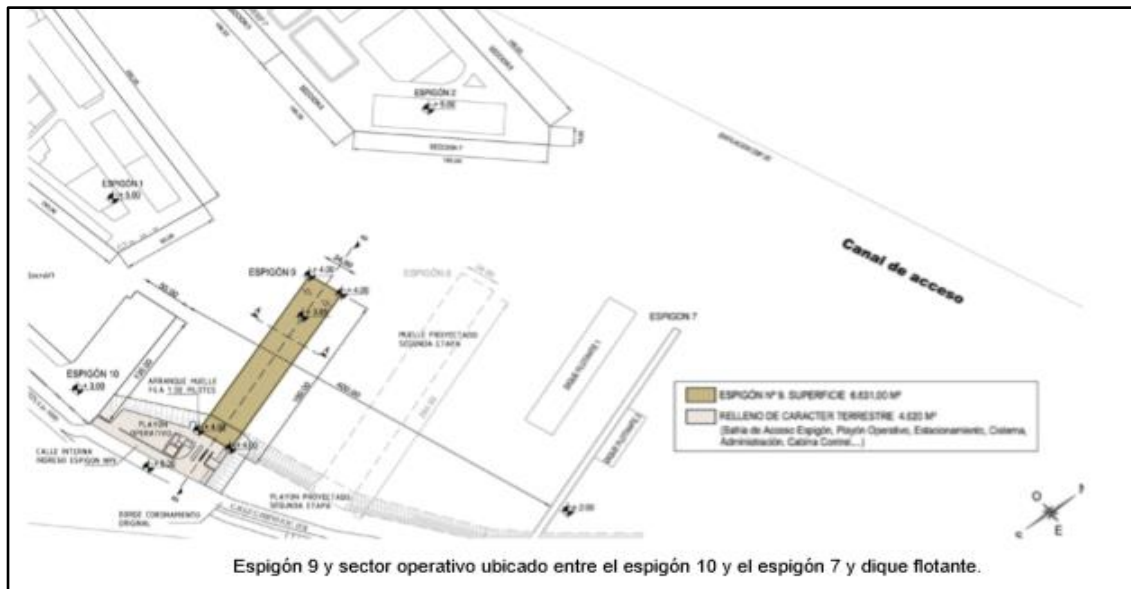


Figura 2: Planta general del proyecto

II. DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA DEL PROYECTO:

Tareas iniciales

Antes de comenzar la construcción del espigón propiamente dicho, deberán encararse las siguientes tareas:

1. Limpieza y preparación de zona terrestre destinada a la instalación del obrador
2. Preparación de barcaza para transporte
3. Preparación de un pontón con equipamiento para la ejecución de los pilotes y luego para el montaje de elementos que componen la superestructura.

Construcción de los pilotes

El diseño de las cimentaciones de los espigones incluyó el dimensionamiento de pilotes de gran diámetro perforados «in situ».

- A: Colocación camisa perdida
- B: Perforación final
- C: Colocación armadura y hormigonado

Montaje de vigas – cabezales prefabricados

Se ha diseñado un sistema de encofrado premoldeado en forma de U, que luego se llena con armadura y hormigón generando la sección rectangular definitiva. Esto facilita el montaje inicial de las mismas, a la vez que permite la construcción de los encofrados en U al mismo tiempo que se van perforando los pilotes.

Losa Terminaciones

La superficie operativa se obtiene con la construcción de las losas que vinculan a las vigas-cabezales. Las mismas también se concretarán mediante un sistema compuesto por una pre-losa premoldeada y una carpeta de compresión más un pavimento, ambos hormigonado «in situ». Este procedimiento permite construir las pre-losas durante la perforación y hormigonado de los pilotes, a la vez que una vez montadas, facilita el trabajo del hormigonado de la carpeta de compresión y la terminación de la superficie operativa.

Geometría y enfoque estructural

El espigón tiene una longitud de 190 m desde su arranque en tierra. Los arranques en los extremos hacia la escollera de los espigones se ubicaron más afuera de su pie, con el objeto de evitar que los pilotes debían atravesar el recubrimiento de roca del talud interior de la escollera. El extremo opuesto avanzó hasta dejar una distancia prudente entre el espigón y las obras existentes del puerto a los efectos de no entorpecer la navegación y maniobra de las embarcaciones. En cuanto a la separación con el espigón N° 10 existente, se ha tratado de mantener una distancia prudente y necesaria. En tanto que del lado del Espigón N° 7, se ha privilegiado cuidado una separación suficientemente amplia con el dique flotante allí fondeado.

El Espigón N° 9 tiene un ancho de 35 m y los niveles en los bordes alcanzan la cota + 4,00 m. En la superficie, el paquete superior del espigón comprende un pavimento, piezas premoldeadas de hormigón y una cama de arena colocada sobre la losa estructural. Esta configuración permite establecer pendientes hacia el interior que concurren en el eje longitudinal de la obra, donde el nivel es +3,80 m.

La estructura del espigón responde al esquema tradicional de tablero superior formado por una losa de hormigón armado de espesor 40 cm, apoyada sobre cabezales transversales cada 6,25 m, cada uno de ellos sostenido por 6 pilotes de hormigón armado de diámetro 1,20 m. Los cabezales tienen una sección 1,40 m de altura y un ancho de 1,50 m.

Los pilotes tienen sección circular y son de camisa metálica perdida, su cota de fundación se ubica aproximadamente en el nivel -22 m, según la capacidad de soporte de los estratos geotécnicos respectivos.

En los bordes externos corre una viga de altura 2.00 m y ancho 3,00 m que establece un cierre y la contención del pavimento y la cama de arena. En el frente la viga tiene un apéndice inferior en forma de losa rigidizada con costillas que alcanzan en su extremo inferior la cota + 0.60m. La viga cuenta en su parte interna de una canalización formada por un conducto rectangular de 0.60 m x 0.80 m con tapas superiores removibles en la que se alojarán los cables y conductos para el suministro de los servicios a las embarcaciones y al propio Espigón. En el coronamiento de la viga se previeron bitas de hierro fundición gris 60 ton. de tiro para el amarre de las embarcaciones y en su frente defensas trapeciales de caucho tipo Dunlop o similar Serie A-600 Long. 1550 mm para absorber las fuerzas de ataque.

En el eje central también se ha previsto una viga elevada o cordón con el mismo objeto. A lo largo de ese mismo eje se ha dispuesto un sistema para la captación y retiro de las aguas superficiales que consiste en unas cajas longitudinales ubicadas entre cabezales, cada una de ellas con dos sumideros conectados mediante tubos a un conducto que vincula todo el

sistema con una estación de bombeo que absorbe las aguas de superficie del espigón y los envía a una cámara de separación y decantación.

Gestión de los sedimentos de pilotaje

Una vez efectuada la caracterización específica de los sedimentos del Espigón 9, se determinará la gestión a realizar ya sea que puedan ser dispuestos de manera controlada en tierra y/o volcados de manera controlada en aguas abiertas. El pilotaje se conforma por 28 filas de 6 pilotes de \varnothing 1,20 m cada uno, lo que equivale a 168 pilotes. La profundidad es de - 22,00 m considerándose un volumen de sedimentos a extraer de (1,13 m² x 22 m x 168 pilotes) 4.176,48 m³ de sedimentos. En caso de ser dispuestos en tierra, serán retirados con un balde extractor y depositados en un contenedor para ser trasladados y acopiados en un sector a determinar dentro de jurisdicción portuaria.

Instalaciones

El Espigón N° 9 estará equipado con los siguientes servicios:

Instalación eléctrica

En el eje del espigón se realizarán un canal donde se dispondrá los cableados de EE. de fuerza electromotriz de 380V. Con isletas separadas se ubicarán los gabinetes blindados eléctricos. A través de canales transversales se harán las distribuciones de corriente eléctrica hasta cajas de conexión amuradas en los pavimentos adyacentes a los frentes de amarre

Agua potable presurizada

Se dispondrá una cañería de diámetro 4" para el suministro de agua potable a las embarcaciones y se ubicarán gabinetes centrales y cajas de toma con llaves de paso y conexiones rápidas de bronce que permitirán el acople de mangueras al buque.

Islas de seguridad

A lo largo del eje central longitudinal del espigón se realizarán isletas sobre el nivel de pavimento que albergarán, más allá de tableros eléctricos y agua corriente, torres de iluminación, gabinetes de incendio y también salvamento. Estas islas estarán debidamente protegidas por defensas del tipo guard-rail.

Iluminación

En las islas de seguridad se colocarán torres de iluminación de 15m de altura equipadas con seis proyectores led IP 65 equivalentes a 400 w c/u. La alimentación eléctrica provendrá de un cableado tendido en la canalización central y acometidas a cada torre.

Instalación contra incendio

En las islas centrales antes mencionadas se ubicará un gabinete para toma de acoples storz del sistema de lucha contra incendios con válvula y 2 conexiones a manguera enrolladas en el gabinete, junto con boquilla de lanzamiento del agua de mar. Además se guardarán los matafuegos manuales en cada uno.

Salvamento

Completará la isla central un gabinete de salvamento hombre al agua, salvavidas y cuerdas para ser arrojadas en el caso de la caída de una persona al mar.

Balizamiento



En el extremo aguas afuera del espigón se colocará una baliza con alimentación a panel solar que cumplirá las exigencias de PNA.

Plazo de obra

El plazo de obra será de 24 meses corridos. Oportunamente se presentará el cronograma específico que formará parte del pliego licitatorio.

III. SE IDENTIFICAN EN EL Es.I.A LOS SIGUIENTES IMPACTOS DE MAYOR SIGNIFICACIÓN E IMPLICANCIA AMBIENTAL GENERADOS POR LAS ACCIONES DEL PROYECTO.

Acciones de proyecto

Etapas Constructivas:

- Instalación del obrador. Retiro del obrador
- Ejecución de pilotes.
- Perforación del lecho (dragado constructivo)
- Obra civil: sector operativo, instalaciones, accesos
- Generación de residuos de obra
- Demanda de bienes y servicios
- Contingencias ambientales, otros riesgos
- Generación de empleo

Etapas Operativas:

- Obras de infraestructura y servicios portuarios
- Demanda de bienes y servicios portuarios
- Contingencias ambientales, otros riesgos
- Generación de empleo

Impactos específicos del proyecto:

- Agua: se verá afectada una ligera turbidez en la costa marítima como consecuencia de las tareas en la fase de construcción. También se verá afectada las aguas del espejo portuario por re suspensión de material de fondo durante los trabajos de pilotaje.
- Fauna: Se verán afectados ejemplares de lobos marinos que transitan por el lugar, por la operación de maquinarias, particularmente del vibrhincador, durante el hincado de las camisas.
- Suelo: contaminación del suelo por eventuales derrames de combustibles y lubricantes provenientes de los equipos.
- Población: limitaciones definitivas al uso del sector determinado por la propia actividad durante la etapa de construcción, así como alteración de las condiciones normales de tránsito por desvíos y circulación de maquinaria. Afectación por ruidos y vibraciones.

IV. Se indican a continuación las medidas de mitigación y corrección para los potenciales impactos negativos de significancia e implicancia ambiental.



A continuación se presentan las medidas de mitigación asociadas a posibles impactos durante la etapa constructiva.

- Durante la construcción del proyecto se dispondrá de los medios necesarios para lograr un adecuado control de ruidos y vibraciones. Se revisarán los equipos móviles o fijos, para garantizar que los ruidos se ubiquen dentro de los requerimientos de la normativa vigente, según el ámbito físico en el que se desarrollen las obras.
- Se mitigará la generación de polvo por circulación.
- Realización de pilotaje a través de encamisado para contener el material de excavación.
- Uso de técnicas de hormigonado a través de colado evitando vuelco sobre el agua.
- Uso de barreras de contención para retener el material re suspendido por la movilización de los sedimentos de fondo durante el posicionamiento de los encamisados.
- Se prohíbe volcar materiales de desecho o residuos en cursos de agua.
- Para la operación de carga y transporte de estos barros durante la ejecución de las pilotes se dispondrá de unidades de transporte para retirarlos del sitio de construcción Espigón 9 hacia el sitio de disposición que sea determinado.
- Extremar las precauciones para evitar derrames de combustibles, aceites, químicos u otras sustancias de cualquier naturaleza. Las cargas de combustibles en las máquinas y equipos se deben realizar en lugares predeterminados en la zona de obradores siendo las tareas ejecutadas mediante el empleo de bandejas de contención de derrames y/o elementos de impermeabilización de suelo y prevención del escurrimiento de sustancias hacia los cursos de agua.
- Contar con materiales/ equipos para el control y limpieza de derrames (retroexcavadoras, cargadora frontal, almohadillas o paños absorbentes, barreras de contención, bombas, palas, rastrillos) y con agentes o sustancias neutralizadoras para derrames
- Se dispondrá de cartelería con teléfonos de referencia para comunicarse en caso de avistaje de mamíferos marinos traumatizados.

V. Lineamientos del Programa de monitoreo propuestos por DLAlYA

Durante la ejecución del Subprograma Plan de Monitoreo Ambiental del PGA, la contratista no deberá omitir las siguientes consideraciones y actividades: Dado que los sedimentos resultaron categoría B, con importante presencia de metales, se deben implementar estudios quimiométricos de agua durante y pos obra.

1. Para sedimentos, **durante la ejecución del primer pilote se deberán realizar análisis de sedimentos profundos** de forma tal de confirmar/rectificar el diagnóstico exploratorio presentado, **y sólo se podrá avanzar en el pilotaje si los sedimentos encuadran en categoría A y/o B.**
2. En **etapa de seguimiento de obra (agua superficial):**
 - a. Se deberán establecer los valores críticos y alerta de turbidez y SST en agua superficial teniendo en cuenta todo lo establecido en la Res 263/19.
 - b. Establecer una frecuencia no menor a la quincenal.
 - c. Agregar estudio de metales en la matriz agua superficial, con una frecuencia no menor a la mensual, promoviendo las mediciones en la muestra que corresponde a zona de obra activa y en el área de influencia indirecta, con una frecuencia no menor a la mensual.
 - d. Se debe elaborar un informe ambiental en el que mensualmente se interprete el impacto de la obra sobre las aguas superficiales y se haga un reporte de las medidas

- de mitigación que se hayan implementado. El informe debe ser remitido a esta DLAIyA para su evaluación y seguimiento.
- e. El CGPMDP debe informar con 72 hs de anticipación los eventos de muestreo a los fines que esta DLAIyA, de considerarlo oportuno, concurra para la extracción de contramuestras y auditoría de los procedimientos de muestreo y mediciones in situ.
3. Además de los estudios ambientales en agua superficial y sedimentos antes mencionados, se deberá agregar el control ambiental de los otros estratos potencialmente impactados por la obra:
- a. **CALIDAD DE AIRE:**
Para evaluar la calidad del aire de la zona de influencia directa de la obra se debe implementar un estudio de 24 hs en sitios de inmisión ubicados estratégicamente a los cuatro vientos. Los criterios de selección de los sitios de diagnóstico son los siguientes:
- i) cercanía a obra.
 - ii) espacio exterior no techado, alejado de la vía pública y sin barreras físicas naturales y/o artificiales que funcionen de obstáculo a la migración de gases y material particulado.
 - iii) sitio alejado de fuentes promotoras de gases y/o material particulado propios del entorno cercano
- El estudio de calidad de aire de 24hs debe implementarse en 4 sitios de diagnóstico, colocando las estaciones de muestreo en funcionamiento simultáneo, ubicadas a los cuatro vientos. Las condiciones meteorológicas del periodo de diagnóstico (24 hs) deben ser favorables. Estas condiciones son:
- Sin precipitaciones 48 hs antes del estudio de calidad de aire y durante las 24 hs siguientes (periodo en el cual se ejecutará el muestreo)
 - Velocidad de vientos menor a 20 km/hr
- Durante todo el periodo de mediciones, se procesarán y evaluarán las condiciones meteorológicas, teniendo en cuenta los parámetros: dirección y velocidad del viento (construcción de rosa de vientos, histogramas temporales de dirección y gráfico de distribución de frecuencias de velocidad de vientos), temperatura y humedad.
- a1. Analitos y metodologías de muestreo: Cada estación de muestreo se debe programar para la determinación de los siguientes parámetros: Analitos a investigar - Metodologías:
- Dióxido de Nitrógeno (NO₂) - ASTM D1607
 - Dióxido de Azufre (SO₂) - ASTM D2914
 - Compuestos Orgánicos Volátiles discriminados (VOC's) - ASTM D3686
 - Material Particulado 10 (PM₁₀) EPA 40 CFR Ap J.
- a2. A los fines de vincular la calidad del aire con el aporte de la obra, y obtener un diagnóstico certero de la condición del estrato, se sugiere implementar más de un periodo de muestreo, con una frecuencia no menor a la trimestral.
- a3. Elaboración de informe ambiental trimestral: Normativa ambiental: Para abordar el diagnóstico del estrato se debe tener en cuenta el Decreto 1074/18
- a4. El CGPMDP debe informar con 72 hs de anticipación los eventos de muestreo a los fines que esta DLAIyA, de considerarlo oportuno, concurra para la auditoría de los procedimientos de muestreo y hacer sus propias mediciones.
- b. **ESTUDIO DE RUIDO:** Según IRAM 4062:2021 Parte 1 y/o 2
- b1. Para evaluar los ruidos a los que están expuestas las personas que desempeñan actividades en zonas aledañas a la obra, se debe implementar un estudio de ruidos en sitios estratégicos (no menos de 4) teniendo en cuenta los siguientes criterios de representatividad:

- 1° cercanía a la obra.
 - 2° espacio exterior no lindero con la vía pública
 - 3° sitio con mínima interferencia a la recepción del ruido
 - 4° lugar alejado de ruidos propios del entorno cercano
- b2 Asimismo, se debe tener en cuenta todo lo establecido en la norma IRAM 4062:2021:
- Las mediciones en el exterior se realizarán a una altura entre 1,2 m y 1,5 m respecto del nivel de piso, y si es posible, a una distancia mínima de 3,5 m de las paredes o cualquier estructura reflectante del sonido.
 - De no encontrar las condiciones antes mencionadas, las mediciones se pueden hacer a mayor altura y/o más cerca de las paredes (por ejemplo, a 0,5 m frente a una ventana abierta), dejando constancia de las razones.
- b3. Debe implementarse un estudio de ruido inicial de forma tal de establecer la línea de base antes del inicio de la obra. Repetir de forma trimestral.
- b4. Elaboración de informe ambiental trimestral.
- b5. El CGPMDP debe informar con 72 hs de anticipación los eventos de medición a los fines que esta DLAlYA, de considerarlo oportuno, concurra para la auditoría de los procedimientos y hacer sus propias mediciones.
4. Los análisis ambientales deben ser implementados por Laboratorio de Análisis Ambientales habilitado por este Ministerio de Ambiente en el marco de la Res 41/14.

VI. Programas del Plan de Gestión Ambiental propuestos por CPRMDP

A continuación, se presenta la estructura de los distintos programas y subprogramas de gestión ambiental para la etapa constructiva, cuyos lineamientos se desarrollan posteriormente.

- 1- **Programa de seguimiento y control ambiental:** La contratista de obra realizará el seguimiento de las actividades realizadas en materia de gestión ambiental desde el inicio de la obra hasta el cierre. Este profesional con formación ambiental, será el interlocutor entre la Contratista y el CPRMDP. La Contratista de obra implementará las medidas preventivas y de reducción de impactos o daños al medio ambiente y a terceros por las actividades de construcción del ESPIGÓN 9. El Jefe de Obra de la Contratista, deberá designar una persona responsable de la implementación de las Medidas de Mitigación y demás especificaciones técnicas ambientales que surjan de la Declaratoria de Impacto Ambiental del presente estudio.
- 2- **Programa de Contingencias:** El contratista de la obra deberá implementar su propio Plan de Contingencias sobre la base del presente Programa del CPRMDP, siendo PNA y este Consorcio quienes fiscalizarán su cumplimiento. Se contará con un procedimiento de actuación ante las principales contingencias consideradas. Se tendrá como prioridad la prevención de las situaciones de riesgo en el normal desarrollo de los trabajos sobre el espejo de agua, considerado el plan de acción a desarrollar en casos de emergencia.
- 3- **Programa de difusión:** El CPRMDP ejecutará el Programa de Difusión en el marco de un procedimiento sobre su alcance, implementación y seguimiento, a través de un profesional responsable, con formación en los aspectos ambientales a fin de identificar a los actores sociales relevantes y la población del área de influencia de la obra. Incluye a los usuarios y grupos de interés vinculados a las actividades portuarias, turísticas y de conservación, así como a las autoridades, organismos en sus distintos niveles y medios de comunicación. Dará difusión a los contenidos de: 1) Los objetivos de la obra.

Recursos y plan de trabajo; 2) Los impactos positivos directos e indirectos del espigón. Beneficios de la ejecución de la obra; 3) Los impactos negativos directos e indirectos en su área de influencia; 4) Las medidas de gestión ambiental para la mitigación y seguimiento de los impactos identificados; 5) La comunicación de estas acciones, se realizará a través de las herramientas consideradas más adecuadas, que incluyen los avisos en la web del CPRMDP, redes sociales y medios de comunicación locales, así como con cartelera informativa en escolleras, puntos de interés de acceso al público, otros.

- 4- **Programa de Capacitación ambiental:** La contratista de obra capacitará al personal para la gestión adecuada de los residuos, la manipulación de insumos y la prevención de contingencias.
- 5- **Programa de seguridad:** Estará a cargo del responsable de las Programa Específico de Seguridad e Higiene de los trabajos de construcción del espigón 3, quien definirá oportunamente los procedimientos a implementar para dar cumplimiento con las reglamentaciones vigentes, las Licencias Ambientales y permisos obtenidos y las indicaciones de la Autoridad Marítima

VII. EI CPRMDP deberá dar cumplimiento a los siguientes condicionamientos:

1. Deberá contar, previo al inicio de la ejecución de las obras, con todas las autorizaciones y permisos correspondientes a nivel municipal, provincial y/o nacional.
2. Coordinar las operaciones conjuntamente con Prefectura Naval Argentina y demás Organismos competentes a fin de evitar interferencias con el tránsito fluvial de embarcaciones.
3. Se recomienda coordinar, en el caso de corresponder, con el Municipio de General Pueyrredón la utilización de las vías de acceso, designando una zona estacionamiento de camiones en espera y estableciendo horarios de ingreso y egreso, a efectos de minimizar perturbaciones en el tránsito y funcionamiento normal de las actividades desarrolladas
4. Deberá desarrollar e implementar el Plan de Gestión Ambiental, el Programa de Monitoreo Ambiental y de Contingencias específico para este proyecto, según los lineamientos del ítem V y VI, y 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 Rupayar de este Ministerio, además de estar disponibles en obra y ser de estricto conocimiento por parte de todos los empleados, a partir del otorgamiento de la resolución del proyecto analizado, por este Ministerio de Ambiente.
5. Indicar en el Plan de Contingencias, el tipo de contingencias (eventos climáticos, resultados de indicadores de sedimentos fuera de parámetros, incendio, derrames, etc.), niveles de alerta, detección y ubicación de la misma, tecnología disponible, procedimientos, responsabilidades, etc., considerando las observaciones del ítem V y VI.
6. Desarrollar el Programa de Difusión mencionado en el ítem VI considerando especialmente las zonas habitadas por Municipio de General Pueyrredón, especialmente a los usuarios y grupos de interés vinculados a las actividades portuarias, turísticas y de conservación, así como a las autoridades, organismos en sus distintos niveles y medios de comunicación.

7. Acreditar ante este Ministerio de Ambiente las acciones de divulgación, en los medios de comunicación local de mayor alcance, a la población del área de influencia (superficiales, organismos y empresas pertinentes), como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones de información a la población, previo al inicio de las obras.
8. Se deberá presentar el **Programa de Monitoreo** de la obra (monitoreo específico del proyecto) de acuerdo a los lineamientos en el Ítem V para su aprobación por la DLAlYA.
9. La totalidad de los análisis de calidad de agua y sedimentos solicitados en el Plan de Monitoreo, deberán realizarse bajo protocolos oficiales con certificados de cadena de custodia, por laboratorios habilitados según Resolución 41/14.
10. **Se deberá informar con 72hs de anticipación** la fecha de los muestreos en las diferentes etapas. Asimismo se dará intervención durante los eventos de muestreo a la Dirección de Laboratorio de Análisis Industriales y Ambientales de este Ministerio a los fines de validar los sitios de extracción de muestras seleccionados, consensuar los criterios de identificación, fiscalizar los procedimientos de extracción, acondicionamiento y transporte de muestras realizado por el laboratorio de análisis industriales contratado a tal fin. En los casos que sean necesarios, extraer contramuestras.
11. Durante la ejecución del primer pilote se deberán realizar análisis de sedimentos profundos de forma tal de confirmar/rectificar el diagnóstico exploratorio presentado. **Si del análisis de los sedimentos profundos no resulta concluyente su encuadre en categoría A o B, no se podrá avanzar en la ejecución de nuevos pilotes**, hasta tanto se defina su disposición según la categoría específica.
12. La disposición controlada de los sedimentos se deberá efectuar en la zona de vaciado habilitada para tal fin (aguas abiertas, Categoría B). Se llevará un registro georeferenciado del punto de descarga de la draga y las condiciones climáticas al momento del vertido.
13. CPRMDP deberá remitir todos los informes de resultados de las mediciones efectuadas en el marco del Plan de Monitoreo teniendo en cuenta el formato establecido en el Artículo 15° Capítulo III Anexo I de la Resolución 263/19, en tiempo y forma.
14. Previo al inicio de las obras, para la instalación de obradores se deberá indicar ubicación definitiva y 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.
15. Los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, tratamiento y/o disposición final, así como toda documentación respaldatoria de la correcta gestión integral de residuos en el marco de la normativa provincial específica en la materia, deberán estar disponibles en la terminal ante cualquier requerimiento de este Ministerio, a partir del inicio de las obras.
16. Se deberán desalentar acciones generadoras de impactos ambientales al estrato atmosférico, que pongan en compromiso el cumplimiento de los Niveles Guía de Calidad de Aire Ambiente Anexo III, Tabla A del Decreto 1074/18, Ley Provincial N° 5965.
17. De corresponder suministrar, colocar y mantener las boyas, amarres, cabos, fondeos, etc., que sean necesarios para asegurar los equipos flotantes que operan en la obra, e iluminarlos y señalarlos de acuerdo a lo que indiquen las reglamentaciones vigentes. Se deberá comunicar a la Prefectura Naval Argentina los campos de anclas de esos

- equipos, la ubicación de fondeos, períodos de operación etc., con la debida antelación. Asimismo se deberá contar con balizamiento nocturno.
18. Deberá informar a este Ministerio **con 15 días de anticipación el inicio de las obras**, adjuntando el cronograma de tareas definitivo pudiéndose realizar inspecciones en cualquier momento, bajo cumplimiento de lo establecido en la presente y en el marco de la Ley 11.723.
 19. Deberán ser presentados ante este Ministerio los informes de Auditorías al comienzo, al 50% de obra realizada deberán estar disponibles en Obra. El Informe de Auditoría Final deberá indicar concretamente el estado de los predios una vez finalizadas las obras.
 20. Deberá comunicar a este Ministerio, a la Municipalidad de Gral. Pueyrredón sobre cualquier contingencia, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento y medidas adoptadas para evitar la reiteración del mismo.
 21. En caso de surgir cambios relevantes en el diseño del proyecto deberá adjuntarse un informe con la descripción de los mismos con anexo gráfico.
 22. Deberá presentar, previo al inicio de las actividades o **dentro de los 30 días** de emitida la Declaración de Impacto Ambiental la memoria descriptiva y planos del proyecto ejecutivo definitivo así como sus instalaciones de servicios asociadas (infraestructura de desagües pluviales, red de agua contra incendio y demás instalaciones de seguridad, red agua potable, etc.) discriminando los impactos y medidas de mitigaciones no contempladas previamente que surjan del mismo.
 23. Se deberá informar a este Ministerio de Ambiente, **con 15 días de anticipación, el inicio de la etapa de operación**, adjuntar la memoria descriptiva y plano del proyecto ejecutivo final de la obra.
 24. 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 informar ante este Ministerio de Ambiente. Asimismo, se deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, y Social, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revalorización de impactos, etc. o indicar que no hubo modificaciones o fue desestimado.

Observaciones:

1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por el CPRMDP la que posee carácter de Declaración Jurada, por lo que, comprobada la falsedad u omisión de alguno de los mismos, los firmantes se harán pasibles de las sanciones penales, administrativas y/o civiles que correspondan, siendo los profesionales actuantes solidariamente responsables de los informes técnicos presentados.
2. El presente informe, se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem II
3. El informe no exime a la firma ni a la contratista de las obligaciones que pudieran corresponderle por disposiciones de orden nacional, provincial y/o municipal.
4. Si las obras de dragado de mantenimiento del espigón 9 (sitio 5); la geometría, calidad de sedimentos o tipo de disposición, difieren de lo documentado bajo EX 2020-16201974- -GDEBA-DGAOPDS deberá presentarse un nuevo Estudio de Impacto Ambiental para el mismo. La presentación deberá estar rubricada por los

profesionales que deben encontrarse inscriptos y habilitados en el Rupayar de este Ministerio de Ambiente y ajustarse a lo indicado por Res 263/19.

5. CPRMDP será responsable de 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.
6. Las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción como de operación y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que, de ser necesario, se efectuarán; podrán ser modificadas por este Ministerio.
7. La empresa deberá informar a este Ministerio y al municipio de Gral. Pueyrredón, sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
8. Se deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente dentro de los plazos estipulados y bajo apercibimiento de las sanciones que correspondan, en su defecto argumentar motivos y/o presentar cronograma para su cumplimiento.
9. Se deja constancia que la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en el marco de la Resolución Nro. 492/19..
10. 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 y del primer otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental (CAA) – Fase 2, establecido en la Ley N° 11.459, 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 3/05/23 hasta el día 17/05/23 se ha publicado EIA del proyecto: “**Espigón N 9 Frente de amarre y sector operativo del Puerto de Mar del Plata**”, propuesto por Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, en el partido General Pueyrredón, 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 - Espigón N 9 Frente de amarre y sector operativo del Puerto de Mar del Plata

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 12 pagina/s.

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.11.17 12:01:51 -03'00'

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.11.17 12:01:52 -03'00'