



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

Resolución

Número:

Referencia: EX-2023-16105488- -GDEBA-UACCOMIREC - Camino De La Ribera Rio Reconquista Paso Del Rey – Etapa 1 y Camino De La Ribera Rio Reconquista Paso Del Rey – Etapa 3

VISTO el EX-2023-16105488-GDEBA-UACCOMIREC, la Ley Nacional Nº 25.675, las Leyes Provinciales Nº 11.723 y Nº 15.477, el Decreto Nº 89/22 y la Resolución OPDS Nº 492/19, y;

CONSIDERANDO:

Que el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC), solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “Camino De La Ribera Rio Reconquista Paso Del Rey – Etapa 1 y Camino De La Ribera Rio Reconquista Paso Del Rey – Etapa 3”, a ejecutarse en el partido de Moreno, 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 generación de una calzada continua que pueda dar accesibilidad y conectividad entre sí a las áreas de los Barrios de la zona Sur del Partido de Moreno, lindantes al Río Reconquista. La falta de una conexión vial provoca el aislamiento de sectores y la construcción del camino de Ribera busca subsanar la problemática. Este proyecto cumplirá diversas funciones de accesibilidad y conectividad, y al mismo tiempo será un elemento facilitador del ordenamiento al actuar como límite a la expansión de la mancha urbana hacia el río Reconquista y propiciará la restauración ecológica de la ribera del río;

Que en orden 3 la Dirección General Ejecutiva del Comité de Cuenca del Río Reconquista, solicita la excepción de la inscripción del Rupayar del profesional Lic. Leandro Fernández;

Que en orden 6, el responsable de la Unidad de Planificación y Saneamiento del Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC), solicita la eximición de la tasa, por tratarse de un proyecto provincial;

Que en orden 14 la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que no surgen situaciones ambientales bloqueantes ni condicionantes en el marco de la Resolución 492/19;

Que, según consta orden 15, se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS Nº 557/19;

Que se adjunta en orden 18 el Informe Técnico Final (IF-2024-01064310-GDEBA-DEIAOMAMGP), elaborado por la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras, del cual surge que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que en orden 22 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC), de acuerdo a lo establecido por la Ley Nº 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2024-01936298-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, la gestión ambiental es adecuada, por lo que resulta factible dar curso favorable al presente trámite, ello supeditado al cumplimiento de las cuestiones técnicas y administrativas mencionadas en dichas intervenciones;

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

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley 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 “Camino De La Ribera Río Reconquista Paso Del Rey – Etapa 1 y Camino De La Ribera Río Reconquista Paso Del Rey – Etapa 3”, a ejecutarse en el partido de Moreno, presentado por el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC), descripto en el Anexo I (IF-2024-01936298-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 1°, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I (IF-2024-01936298-GDEBA-DPEIAMAMGP) a que se hace mención en el artículo anterior.

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

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2024.03.19 16:27:51 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: 2024.03.19 16:28:00 -03'00'

ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto “Camino De La Ribera Río Reconquista Paso Del Rey – Etapa 1 y Camino De La Ribera Río Reconquista Paso Del Rey – Etapa 3”, a ejecutarse en el Partido de Moreno 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 el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC), en el marco del expediente: EX-2023-16105488- -GDEBA-UACCOMIREC.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El presente Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) se inserta en el marco del Programa de Saneamiento Ambiental de la Cuenca del Río Reconquista, liderado por la provincia de Buenos Aires junto al Comité de la Cuenca de Río Reconquista (COMIREC) y con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Préstamo BID 3256 OC/AR.

Desde el Estado Provincial y en el marco del Programa arriba mencionado, se plantea, entre otras cosas, la generación de una calzada continua que pueda dar accesibilidad y conectividad entre sí a las áreas de los Barrios de la zona Sur del Partido de Moreno, lindantes al Río Reconquista. La falta de una conexión vial provoca el aislamiento de sectores y la construcción del camino de Ribera busca subsanar la problemática. *Este proyecto cumplirá diversas funciones de accesibilidad y conectividad, y al mismo tiempo será un elemento facilitador del ordenamiento al actuar como límite a la expansión de la mancha urbana hacia el río Reconquista y propiciará la restauración ecológica de la ribera del río*

El diseño de las obras ha sido realizado **en conjunto con las áreas técnicas del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.**

Asimismo, el proyecto se vincula con otros proyectos como el vial denominado "Camino de Borde" del Partido de San Martín, Tres de Febrero y San Isidro y la Reserva Natural Urbana de Ituzaingo, con los cuales se intenta desarrollar un enfoque de ordenamiento ambiental y social sobre la ribera del Río Reconquista.

Los objetivos del proyecto consisten en vincular el Acceso Oeste con la Presa Roggero, mediante el camino ribereño para fomentar el esparcimiento de la zona lacustre y la interconexión e integración de la zona sur del Partido y su conexión con vías de tránsito rápido.

Con este tramo, se completa el sector más al sur del camino de ribera del Partido de Moreno, y queda conectado al tramo actualmente pavimentado y llegando a conectar finalmente la Presa Ing. Roggero con el límite de Partido, a través de un Camino de Ribera casi totalmente pavimentado,

con columnas de iluminación y equipamiento urbano que reflejará un concepto urbanístico homogéneo en toda su traza; además de guardar cierto grado de consistencia con el ya construido por el Municipio de Merlo, en la margen derecha del río.

Entre los años 2002-2003, se construyó el tramo entre la Presa Roggero y la Ruta Provincial N° 7.

En el EIAS se concluye que *“...es muy claro y notorio, cómo la falta de infraestructura en general y de pavimento en particular y por ende, de accesibilidad a la zona que nos ocupa; termina por negar las posibilidades de desarrollo socio-económico del área y de postergar el desarrollo personal de su población...”* Por lo expuesto, se considera *“...fundamental Integrar este polígono al resto de la planta urbana, mucho más desarrollada tanto respecto a la Infraestructura de Servicios como a la Comercial e Institucional. Para producir esta INTEGRACIÓN, el objetivo primordial es asegurar la CONECTIVIDAD a través de la pavimentación de este tramo del Camino de Ribera y la transitabilidad por el mismo, del tráfico que podría unir la Autopista del Oeste con Ruta 7....”*

En una segunda etapa, se enfocaría en la accesibilidad a través de la pavimentación de calles transversales al Camino de Ribera; de modo tal de producir una malla de circulación fluida dentro del polígono que estudiamos. Indudablemente, esta accesibilidad le daría al sector la posibilidad de incorporar servicios de recolección de residuos (por ejemplo), como así también servicios básicos de agua, cloacas y gas, e incluso el Transporte Público de Pasajeros; que hoy le son negados, debido principalmente a las condiciones ambientales que presenta.

El tramo del Camino de la Ribera que nos ocupa, comprende el Camino de la Ribera Río Reconquista Paso Del Rey – Tramo I Tramo III, que se extiende a lo largo de la localidad de Paso del Rey. El **Área de Influencia Directa (AID)** está definida por un área adyacente de aproximadamente 1.000 m abarcando los barrios de la Localidad de Paso del Rey (San Pedro, La Quebrada, Villa General Zapiola Sur, Puente Falbo, Villa Itatí y Paso del Rey Centro) localizados en el Municipio de Moreno.

Estos Barrios son atravesados por la Calle Intendente Dastugue que se desarrolla prácticamente paralela a la Ribera (en su mayor parte) y a unos 300 a 400 metros de distancia de la misma. Esta representa claramente la línea de corte de la zona. Línea de corte, en el sentido que delimita un polígono conformado por dicha Calle Intendente Dastugue, la Ribera del Río Reconquista, la Autopista del Oeste (Km 29) y la Ruta 7. **Las condiciones urbanísticas en este polígono, son claramente diferentes y profundamente desfavorables en relación con el resto de la localidad.**

En este tramo existen puentes vehiculares en las calles Zapiola (Puente Falbo) y Bernardo de Irigoyen que vinculan los Partidos de Moreno y Merlo en conexión directa con el camino ribereño del vecino partido y con la futura Autopista Presidente Perón (Prolongación del Camino del Buen Ayre) que lo vinculará con el sur del Gran Buenos Aires.

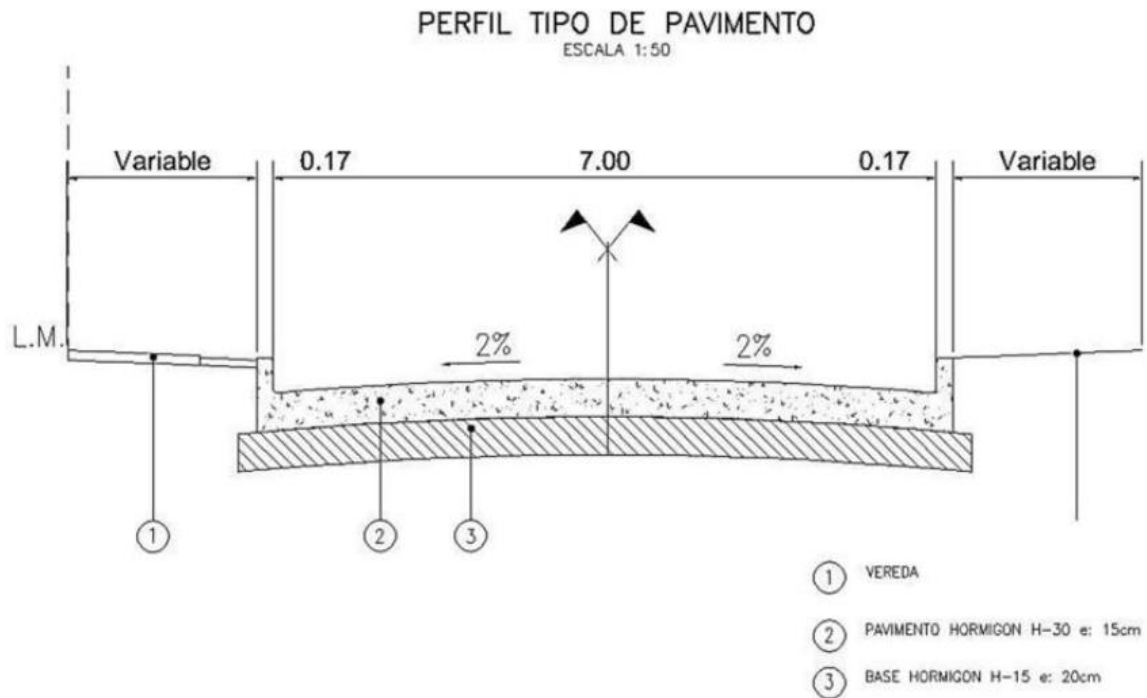
Descripción técnica del proyecto

Se trata de un camino a pavimentar con Hormigón Simple, que unirá la Ruta 7 con la Autopista del

Oeste, desarrollado sobre la margen izquierda del Río Reconquista, con una longitud de 5.050 metros.

Paquete estructural

Para la obra se prevé la ejecución de un pavimento de hormigón simple H30 de $e=0,15$ m con cordón integral, sobre base de hormigón simple H15 de $e=0,20$ m.



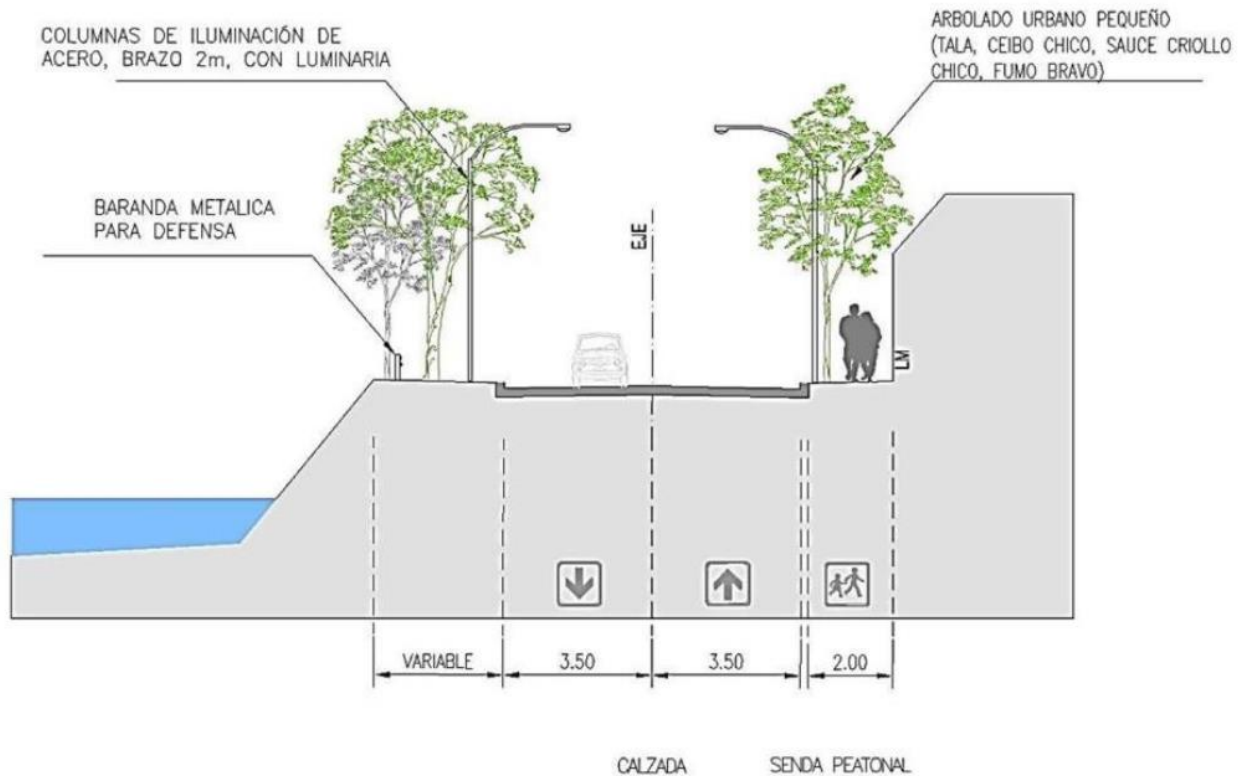
Con el fin de dotar a toda el área del mismo concepto urbanístico, se colocará alumbrado público y equipamiento urbano, así como especies arbóreas. A tales efectos, se han realizado estudios luminotécnicos y paisajísticos.

En cuanto a la accesibilidad se pretende promover la pavimentación de las calles transversales al Camino de Ribera por parte del municipio.

Sección típica buscada:

La morfología de la zona involucrada en el proyecto, se corresponde a una calle urbana de un barrio no consolidado, sin regularidad en las líneas municipales de sus edificaciones, ni linealidad a lo largo de la traza propuesta. No hay alumbrado público. **Conforme a la premisa de poder otorgar en lo posible el mismo tratamiento y status a todas las intervenciones urbanas enmarcadas en el plan integral, y más aún en el área piloto, es que se dará el mismo concepto urbanístico a este corredor vial.**

Para el caso, el esquema de la propuesta es como se representa en la figura siguiente; con línea de edificación a un lado y curso de agua (Río Reconquista) al otro.



II. IMPACTOS AMBIENTALES

A continuación, se listan las principales acciones potencialmente generadoras de impactos identificadas para la **fase de Construcción**:

Acciones que generarán los mayores impactos negativos:

- operación de vehículos y maquinarias,
- movimiento de suelo,
- generación de residuos especiales y escombros de obra,
- generación de residuos sólidos urbanos.

Componentes ambientales impactados negativamente en mayor grado:

- agua superficial,
- suelo,
- calidad del aire,
- flora y fauna,

- actividades recreativas y económicas.

Impactos significativos: (extraído del EIAS)

A continuación, se describen brevemente los principales impactos presentados en la **Matriz de Riesgos e Impactos asociados al Proyecto**, en el estudio de referencia, e identificados como de importancia **MEDIA** y **ALTA** para las distintas etapas del proyecto:

- Fase de construcción:

Impactos negativos:

Importancia MEDIA

- **Incremento de los problemas de circulación por la alteración del movimiento vehicular.**
- **Molestias a la población (particularmente a la población frentista) por restricciones de accesos, desvíos y afectaciones al transporte público.**

En esta etapa es esperable que se produzcan interferencias en las actividades desarrolladas en el área como consecuencia del proceso constructivo (circulación de maquinaria, personal, desvíos de calles secundarias para acceso de equipos), aunque dichas afectaciones serán de carácter transitorio y localizado, además de mitigables con las medidas indicadas en el PGAS.

- **Contaminación del agua.**

La generación de residuos y efluentes durante la etapa de construcción, como los eventuales derrames de aceites o combustibles, pueden producir contaminación por vuelco de estas sustancias en el Río Reconquista dada la cercanía de la obra con el mismo y de esta manera impactar en la calidad del agua. El movimiento de tierra y excavación, ocasionará potencial acarreo de partículas hacia el río, alterando parámetros físicos de calidad tales como conductividad, transparencia, temperatura y turbidez.

- **Afectación de la calidad del aire.**

Las actividades asociadas al proyecto, presentan riesgo de contaminación del aire por las emisiones gaseosas de motores de combustión, generación de material particulado por movimiento de suelo o mezcla de materiales de construcción (hormigón), en particular en días ventosos. Además, se estima un potencial incremento en el nivel sonoro, en las inmediaciones de la obra por la actividad continua de la maquinaria, equipos y personal.

Aclaración: Los impactos sobre el agua y sobre el aire, más adelante, en el ítem **Identificación y descripción de los impactos negativos más significativos**, son considerados de importancia baja basándose en el actual grado de degradación de estos recursos. Desde esta área consideramos que la importancia del impacto no debería basarse en este supuesto ya que un recurso que se encuentra deteriorado, tiene menos capacidad de autodepuración ante nuevos disturbios, más aún teniendo en cuenta que en este tramo del río se ubican una fábrica textil, una curtiembre y la planta de Aysa de Paso del Rey.

- **Afectación de la Flora y Fauna.**

La flora y fauna se verán alteradas debido a las actividades de perfilado y movimiento de suelos. Si bien *no se han registrado sectores con vegetación de particular importancia*, se deberán extraer las especies vegetales situadas sobre la traza del camino. Respecto a esto no se han detectado especies vegetales de gran tamaño, ni destacables desde el punto de vista ecológico. La vegetación presente es mayormente vegetación herbácea y arbustiva secundaria. Se ha considerado especialmente la mitigación de este impacto con la revegetación de los márgenes del canal y otros espacios verdes afectados a la obra con especies vegetales nativas.

- Alteración a la calidad del suelo.

La generación de residuos durante la etapa de construcción, como así también, posibles derrames de aceites o combustibles, escombros, movimiento de tierra, pueden originar contaminación del suelo por vuelco de estas sustancias y degradar su calidad. Su estructura también puede verse afectada debido a la compactación por tránsito de maquinaria pesada.

Las tareas de pavimentación y acondicionamiento de trazas existentes implicarán la reducción del área de infiltración de agua de precipitaciones por la impermeabilización del suelo natural y la modificación del escurrimiento hacia al río. Esto implicará efectos negativos sobre la permeabilidad del suelo incluso sobre la composición de los horizontes superficiales que se verán directamente alterados.

Aclaración: Si bien en la matriz no se encuentran especificados, en el ítem **Identificación y descripción de los impactos negativos más significativos**, se describen algunos impactos que consideramos de interés señalar:

- En relación a la geomorfología y el componente suelo, se prevén potenciales impactos negativos, producto de la **alteración del relieve local**, debido a la necesidad de nivelar el terreno. En los sitios de acopio de materiales para relleno y obras civiles, se espera que **se modifique la geomorfología a escala local y la calidad del suelo**. Esto podría ocurrir por cambios en la composición, dado que **algunos terrenos serán sometidos a relleno y, por lo tanto, a modificación de los horizontes superficiales**.
- En cuanto al **medio socioeconómico**, la población podría verse afectada si durante las obras no se seleccionan adecuadamente los sitios de acopio de materiales en relación a la red de drenaje natural del área de estudio. La realización de rellenos o los sitios de acopio de áridos y materiales en sectores no planificados podrían conducir a una **modificación en las pendientes de escurrimiento**, que durante períodos de fuertes lluvias **podrían generar afectaciones a las casas frentistas a la obra**. Este tipo de contingencias es considerado un **impacto de alta magnitud** debido a su impacto directo sobre las viviendas y la calidad de vida de la población.
- Impactos negativos indirectos **derivados de la provisión de materiales y servicios:**

La **demanda de agua** requerida para la preparación de materiales de obra deriva en una **mayor presión sobre el recurso hídrico** que podría limitar su disponibilidad para otros usos. Esto debe sumarse a que en gran parte del área las conexiones a la red de agua potable son informales.

Por motivos análogos, la **generación o demanda de electricidad** durante las obras y la requerida para el abastecimiento de energía para la operación de equipos, maquinarias y vehículos, podría generar presión sobre el delicado sistema eléctrico que existe en la zona produciendo cortes de luz en el menor de los casos, e incendios en casos más importantes. Este ha sido considerado un **impacto negativo para la infraestructura de servicios de la zona de alta significancia**, considerando que **es importante que se prevea el abastecimiento de energía eléctrica para todos los frentes de obra**.

Impactos positivos:

Importancia MEDIA

- Contribución a la dinamización económica de la zona por demanda de insumos industriales y utilización de servicios.

La adquisición de insumos y servicios beneficiará a los comercios e industrias proveedores de los mismos.

Importancia ALTA

- Fortalecimiento de los lazos comunitarios.

Más allá de las acciones de socialización del Proyecto, la etapa de preparación involucra una serie de actividades participativas que contribuyen con la consolidación de los lazos comunitarios. Asimismo, el COMIREC se encuentra conformando diferentes mesas barriales para fortalecer el trabajo territorial.

- Generación de empleo.

Contratación de personal para el desarrollo de las obras. Será fundamental (en relación a la potenciación de este impacto), en todos los casos en los que ello sea posible, primar la contratación de personal local, lo cual constituirá un doble beneficio, dinamizando económicamente la zona.

En este caso particular, existen cooperativas en los barrios del área de estudio que se han capacitado en actividades constructivas como pavimentos y veredas y que están siendo actualmente contratadas por la municipalidad para la realización de estas tareas. Dotar de empleo a la población local indirectamente tendrá consecuencias positivas en el resto de las actividades económicas de consumo y prestación de servicios que se dan en el área.

Aclaración: al igual que para el caso de los impactos negativos, es importante agregar aquí algunos impactos positivos que no fueron detallados en la matriz pero que sí se desarrollaron en el ítem Identificación y descripción de los impactos más significativos:

- Las tareas de **desmalezado y limpieza**, implicarán **impactos positivos de moderada importancia** en los **recursos hídricos y en la calidad del suelo**, principalmente por el retiro de residuos, lo que elimina una de las fuentes de degradación de ambos recursos del medio físico. La **calidad del aire** se verá favorecida por la **reducción de emisiones de olores provenientes de la descomposición de materia orgánica**. Cabe citar que deberá ser considerada la correcta gestión y disposición final de los residuos que sean retirados de las trazas producto de la limpieza del área para la ejecución de las obras.
- Los **residentes locales se verán beneficiados** por la **eliminación de malezas, vectores y residuos** que actúan como fuentes de propagación y/o transmisión de enfermedades. Esta interacción resulta en un impacto **positivo de alta importancia**, considerando las condiciones de precariedad en la que vive gran parte de la población del área.

➤ Fase de operación:

Durante la operatoria del proyecto se espera la generación de impactos mayormente positivos. Asimismo, los mismos se verán fortalecidos, por la implementación de la obra de camino de borde. No obstante, existen algunos efectos negativos identificados de menor importancia

(molestias a la población a causa de ruidos, aumento en la probabilidad de accidentes de tránsito y desapropiación del equipamiento urbano desarrollado por el proyecto) a tener en cuenta para su adecuada gestión.

Impactos positivos:

Importancia MEDIA:

- Mejoras relativas en la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en cuanto a la utilización del espacio público y la conectividad

Las acciones del proyecto constituyen una oportunidad de abordar la inequidad de género en relación a la utilización del espacio público.

- Aumento del valor del suelo

La incorporación del servicio valorizará los inmuebles del área de influencia. Dadas las características del área de intervención descritas en la línea de base social, no se espera que esta valorización sea disruptiva e implique desplazamiento de población ni se produzca un efecto de aburguesamiento (i.e. restauración de áreas degradadas urbanas de la clase media, resultante en un desplazamiento de personas de bajos ingresos).

- Cambios en el uso del suelo

Las obras de saneamiento posibilitan el desarrollo de nuevos usos del suelo (i.e. industrias, comercio, instituciones educativas y de salud).

Importancia ALTA:

- Mejora en la calidad de vida de la población

Las mejoras en cuanto a conectividad, aumento de áreas recreativas y saneamiento del ambiente contribuyen a una mejora en la calidad de vida de la población.

- Disminución de la morbilidad de la población local

La mejora del espacio público y la accesibilidad a la ribera del río permitirá mejorar la gestión de los residuos sólidos urbanos en el área, realizar algunas acciones de limpieza y limitar el vuelco de residuos en el río. El impacto directo más significativo se concentra en la salud de los habitantes, especialmente de los niños, puesto que las enfermedades de origen hídrico aumentan las tasas de morbilidad y mortalidad infantil, así como también causan problemas de desnutrición.

- Favorecimiento de la integración socio-territorial a través de una mejora en la conectividad y accesibilidad, así como en la transitabilidad de las calles

El proyecto fortalecerá la conectividad y valorizará el espacio público de manera de permitir al Estado brindar los servicios básicos de seguridad, salud, educación, equipamiento; lo que derivaría en inclusión social y el mejoramiento de las redes de servicios.

La pavimentación de nuevas trazas podría originar una serie de impactos positivos de alta importancia para la población, debido a que mejorará la calidad del acceso de la zona, tanto de los frentistas a sus propias viviendas como de vecinos del área.

Actualmente, muchas de las calles del área son intransitables en días de lluvias, por lo que el transporte público y demás servicios deben restringir su operación en la zona por este motivo. Del mismo modo, el impacto será positivo de alta importancia para la infraestructura vial presente en la zona y a nivel regional por la conectividad.

- Fortalecimiento de los lazos comunitarios y generación de oportunidades de asociativismo

Dado que la obra se verá complementada con estaciones recreativas, incentivará las relaciones sociales de la comunidad por propiciar el contacto y la convivencia comunal y proveerá el espacio para el desarrollo de actividades de reunión.

Aclaración: a continuación se enlistan algunos impactos no especificados en la matriz pero si desarrollados en el ítem Identificación y descripción de los impactos más significativos:

- **impacto positivo, de moderada importancia**, es la mejora en el acceso a servicios básicos, debido a que permitirá el acceso de servicios de bomberos, seguridad o recolección de residuos sólidos urbanos, que actualmente se realiza mediante carreros por la imposibilidad de acceso de los camiones de recolección. La posibilidad de acceder al área para brindar servicios de recolección y gestión de residuos reducirá los efectos de la descomposición de materia orgánica (y con ella el escurrimiento hacia cursos de agua, infiltración de contaminantes y alteración de la calidad del suelo) e incluso limitará las condiciones para la proliferación de vectores perjudiciales para la salud.
- Se han identificado también una serie de impactos positivos agrupados bajo el ítem revalorización de la zona y recuperación de espacios verdes y revegetación con especies nativas de la ribera del río, que casi inevitablemente surgirá del mejoramiento global de las condiciones del sitio, conectividad, accesibilidad, limpieza, iluminación, etc. La creación de espacios o nodos de actividades comunitarias coadyuvan a la apropiación del espacio por parte de la población local. El nuevo camino y el mejoramiento de una vía de circulación que une todos los barrios podrían generar la instalación de nuevas cooperativas, comedores, jardines, radios, etc. por y para la comunidad local, generando un nuevo paradigma de participación barrial en diversas problemáticas locales traducido en impactos positivos de alta importancia para la población y las actividades económicas de la zona

Impactos Acumulativos

Dado que el COMIREC viene planificando y ejecutando distintas obras de saneamiento cloacal, de desagües pluviales y de desarrollo urbano en el partido, se presume que a nivel local y a nivel cuenca del Río Reconquista, impactarán positivamente de manera acumulativa en los recursos hídricos superficiales y subterráneos, así como en la salud y en la calidad de vida de la población.

En cuanto a los impactos negativos, dada la naturaleza de las obras, se espera que los impactos y riesgos acumulativos negativos sean poco significativos. En este sentido, los impactos negativos que potencialmente generarán efectos acumulativos incluyen:

- 1) Generación de ruidos.
- 2) Generación de emisiones gaseosas y materiales en suspensión.
- 3) Movimiento de suelos y remoción de la vegetación.
- 4) Generación de Residuos y efluentes.

La potencial acumulación de impactos deberá ser tomada en consideración por los Contratistas

que tendrán a cargo la implementación del PGAS de la etapa constructiva de las obras.

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS

Las medidas de mitigación se presentan dentro del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) formando parte de los programas específicos para cada impacto identificado.

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

El objetivo del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) es delinear una serie de procedimientos, acciones y pautas que deben respetarse para minimizar el impacto de la implementación de un proyecto sobre el entorno natural y social, brindando herramientas concretas para garantizar el logro de los objetivos socio-ambientales. **El conjunto de acciones y medidas aquí propuestas se enmarcan en la normativa listada en el Marco Legal a la que se deberá dar cumplimiento en todas las etapas del proyecto**

A continuación se indican los programas y subprogramas, el plan de monitoreo ambiental y el plan de contingencias para las distintas fases del proyecto:

FASE DE PREPARACIÓN:

PGAS -1: Programa gestión de permisos

Subprograma de gestión de permisos y solicitud de servicios

PGAS - 2: Programa de difusión del proyecto y capacitación

Subprograma de información y participación de la comunidad involucrada

Subprograma de capacitación del personal afectado a la obra

PGAS – 3: Programa de gestión social

Subprograma de transversalización del enfoque de género

Subprograma de planificación participativa

Mecanismo de atención de inquietudes y gestión de reclamos

FASE DE CONSTRUCCIÓN

PGAS - 4: Programa de gestión de la construcción

Subprograma de control del cumplimiento y aplicación de las técnicas constructivas correspondientes.

Subprograma de control y seguimiento del PGAS

PGAS - 5: Programa de manejo de residuos sólidos, líquidos y gaseosos

Subprograma de manejo y disposición final de los residuos sólidos y semisólidos

Subprograma de gestión de efluentes líquidos

Subprograma de gestión de las emisiones gaseosas

Subprograma de control del drenaje y tratamiento del agua

PGAS- 6: Programa de gestión vehicular

Subprograma de gestión de las emisiones gaseosas de fuentes móviles

Subprograma del control del transporte

Subprograma de control de polvo suelto, humo y barros

PGAS - 7: Programa de gestión de niveles sonoros

Subprograma de control de ruidos

PGAS - 8: Programa de control de excavaciones, transporte y relleno

Subprograma de excavaciones

Subprograma de movimiento de tierra

Subprograma de eliminación de agua de las excavaciones, bombeo y drenajes

Subprograma de gestión de materiales sobrantes de excavaciones y rellenos

PGAS - 9: Programa de prevención de afectación de recursos hídricos

Subprograma de prevención de afectación de recursos hídricos superficiales

Subprograma de prevención de afectación de recursos hídricos subterráneos

Subprograma de gestión de agua para la construcción

Subprograma de gestión de agua para consumo humano

PGAS - 10: Programa de prevención de afectación del suelo

Subprograma de gestión y prevención de afectación de suelos

Subprograma de restauración de la vegetación

PGAS - 11: Programa de manejo de riesgos

Subprograma de gestión de infraestructura urbana – interferencias

Subprograma de prevención de riesgos durante la construcción.

Subprograma de control de contingencias

Subprograma de Salud y Seguridad

PGAS – 12: Programa de gestión del patrimonio natural y cultural

Subprograma de gestión del patrimonio natural y cultural

En la confección e implementación de los programas descritos en el PGAS se sugiere incluir las siguientes consideraciones:

-En el EIAS se informa que la demanda de energía eléctrica necesaria para llevar adelante las obras, podría poner en riesgo el delicado sistema eléctrico existente en la zona produciendo desde cortes de luz a incendios, considerándolo un impacto de alta significancia. Si bien en el PGAS se menciona esta problemática, no se desarrollan las medidas específicas a tomar para evitar estos inconvenientes. Se recomienda que antes del inicio de los trabajos en cada tramo de las obras, se evalúe la capacidad del sistema eléctrico presente y en caso de no poder asegurar su no afectación, buscar soluciones alternativas para evitar los perjuicios posibles a la población.

-Del mismo modo se señala que gran parte del área del proyecto, cuenta con conexiones informales a la red de agua potable. Si bien se aclara que el impacto por la necesidad de provisión de agua para la obra es de reducida importancia, se recomienda asegurarse de contar con fuentes externas a las del lugar para evitar provocar un impacto sobre este recurso.

-Se recomienda fuertemente la consideración de esta vía de comunicación como “Camino vecinal”, tal como se propone en el EIAS, estando destinado el mismo únicamente a permitir la movilidad comunitaria, regulando, limitando o prohibiendo el tráfico pesado, salvo los transportes públicos y servicios municipales.

-Tanto durante la etapa de construcción como de operación, se deberá mantener el área del proyecto libre de elementos o componentes que obstruyan o dificulten el normal escurrimiento hídrico superficial.

-Por tratarse de un proyecto que se desarrolla en la mayor parte de su recorrido en un área urbana densamente poblada, se deberán extremar los esfuerzos para la correcta implementación del Programa de Ordenamiento Vial específico para la zona de influencia directa del proyecto, sobretodo en áreas cercanas a establecimientos educativos, de salud y de actividad social.

-Debido a que uno de los objetivos de este proyecto es la mejora del espacio público evitando la acumulación de residuos (que dan como resultado microbasurales) y la accesibilidad a la ribera del río a través de la infraestructura propuesta, se recomienda que se incluya en el PGA un Programa de Educación Ambiental que además involucre a la comunidad en la gestión ambiental de este espacio.

-En relación al punto anterior también se considera imprescindible que desde el COMIREC se realicen las gestiones necesarias para lograr el compromiso del Municipio de Moreno respecto a la ampliación del área de recolección de RSU.

V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

Previo al inicio de las obras, el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC) deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires los siguientes requerimientos:

1. Comunicar con una antelación de 15 días ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el **Plan de Gestión Ambiental y Social** específico para la etapa de construcción, que contenga las recomendaciones establecidas en el EIAS y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:
 - a) El **Programa de Monitoreo Ambiental** deberá cumplir con los requerimientos mínimos establecidos en la Resolución 492/19. En caso de que los resultados del monitoreo durante las etapas constructiva y operativa demuestren que se superan los valores establecidos en la normativa, desarrollar las medidas que impidan la propagación de los contaminantes. En este caso en particular se deberá focalizar en el suelo removido para la construcción del camino y en los posibles derrames que pudieran ocurrir durante la construcción y que pudieran llegar al Río Reconquista.
 - b) El **Programa de Contingencias** deberá identificar acciones específicas, responsabilidades, recursos y equipamientos necesarios a fin de prevenir y minimizar las emergencias. Deberá tenerse en consideración las inundaciones frecuentes que ocurren en el área de influencia de la obra y la probabilidad de accidentes debido al aumento de tránsito vehicular en comparación con lo que sucede en la actualidad en dónde la circulación vehicular es muy acotada debido a las malas condiciones del camino actual.
 - c) El **Programa de Ordenamiento de Circulación Vehicular** deberá estar aprobado por el Municipio de Moreno. El mismo deberá contemplar el ordenamiento para evitar bloqueos a los accesos a las viviendas presentes en la zona de obras, el supermercado mayorista Nini, el “Club Social y Deportivo Paso del Rey”, el Club “Carbia”, la **curtiembre Paso del Rey**, la **planta de Aysa**, el club deportivo “La Quebrada”, el club hípico “El Solar del Oeste” y el club deportivo “Fundación Defensores de Chaco”.
 - d) El **Programa de Gestión de Interferencias**, deberá incluir los procedimientos (remoción y/o relocalización) a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente, en uso o desuso. Asimismo, deberá realizar las gestiones y consultas pertinentes a los entes reguladores, empresas estatales o privadas prestadoras de servicios públicos. Contar además con los avisos y/o autorizaciones pertinentes. Toda la documentación deberá constar en obrador.
 - e) El **Subprograma de Restauración de la Vegetación**, a incluir en el PGAS, deberá detallar la cantidad y tipo de ejemplares arbóreos a remover y/o trasplantar, y los sitios donde se efectuará la reforestación. Contemplar especies que permitan dar continuidad a los ecosistemas presentes. 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. **Acciones de divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas; donde se 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. Contar con las autorizaciones municipales para la instalación de **obradores**. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación 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. Toda la documentación deberá estar disponible en las instalaciones del obrador y ser presentada ante este Ministerio.
5. De corresponder, contar con el correspondiente Certificado de Aptitud Hidráulica del Proyecto otorgado por la **Dirección Provincial de Hidráulica (DPH)**.

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

6. 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 y/o asfalto in situ, presentar ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece la **Ley N° 5.965** de “Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera”.
En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
7. 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.
8. 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”. En este punto es importante aclarar que según el relevamiento realizado en la zona de obra, se ha observado que gran parte del material de relleno de la zona de obra, se compone de residuos y materiales de desecho, por lo que al momento de ejecutar las tareas de excavación, los materiales extraídos deberán ser gestionados conformes sus características.

VI. Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC).
- El presente informe se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem I, referido a las obras incluidas en el proyecto denominado “**Camino de la Ribera río Reconquista – Paso del Rey. Tramo I y Tramo III**”, desarrollado en la localidad de **Paso del Rey** del partido de **Moreno**.
- Tanto el Programa de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; podrán ser modificadas por este Ministerio.
- El COMIREC será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Programa de Contingencias y de Seguimiento Ambiental durante la etapa de construcción, así como de la incorporación de las observaciones realizadas en el presente informe. Asimismo, deberá comunicar a este Ministerio y al Municipio de Moreno sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
- Previo al inicio de la etapa operativa, se deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona de OBRA, a fin de evitar situaciones de riesgo en el área de influencia directa.
- Se deberá informar a este Ministerio sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
- En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la **Declaración de Impacto Ambiental**, se deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc. En caso de no haberse verificado cambios relevantes, también se deberá informar ante este Ministerio.
- El COMIREC deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La Contratista de la obra deberá comunicar y acreditar ante el COMIREC, y éste último ante este Ministerio la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en el presente informe.
- 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.

- En el marco de la Resolución 557/19, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de Participación Ciudadana al proyecto motivo de los presentes. El informe presentado por el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC), ubicado en el Partido de Moreno, fue publicado desde el día 4 de mayo del 2023 al 31 de mayo del 2023 no habiéndose recibido opiniones ni observaciones.
- En el marco de la Resolución 492/19, dentro del orden 12, la Dirección de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental informa que no se manifiestan situaciones bloqueantes ni aspectos relevantes en materia de afectación a los recursos naturales en el mencionado proyecto.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I - Camino De La Ribera Rio Reconquista Paso Del Rey – Etapa 1 y Camino De La Ribera Rio Reconquista Paso Del Rey – Etapa 3

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 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: 2024.01.16 21:59:32 -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: 2024.01.16 21:59:29 -03'00'