



G O B I E R N O D E L A P R O V I N C I A D E B U E N O S A I R E S

2023 - Año de la democracia Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-16203884- -GDEBA-DPTLMIYSPGP «Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista» - RESO DIA

VISTO el expediente EX-2022-16203884- -GDEBA-DPTLMIYSPGP, 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 la Dirección Provincial de Hidráulica del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista”, a ejecutarse en los partidos de Moreno e Ituzaingó, 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 de un puente sobre el Río Reconquista entre las localidades de Trujui (partido de Moreno) y Villa Udaondo (partido de Ituzaingó), y tiene como objetivo el mejoramiento del tránsito vehicular, de forma tal que el flujo vehicular se realice por dos trochas;

Que en orden 26 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 a foja 40 se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19;

Que en orden 76 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental, manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, 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-2022-40376610-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);

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

Que el presente acto administrativo se dicta en uso de las atribuciones conferidas por los artículos 20 bis de la Ley N° 15.164 -incorporado por la Ley N° 15.309- y 11 de la Ley N° 15.309 y el Decreto N° 89/22 y la Resolución N° 492/19;

Por ello,

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado “Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista”, a ejecutarse en los partidos de Moreno e Ituzaingó, descripto en el Anexo I (IF-2022-40376610-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, presentado por la Dirección Provincial de Hidráulica del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, en el marco de la Ley Nº 11.723 y la Resolución OPDS Nº 492/19.

ARTÍCULO 2°. Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Ministerio 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 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: 2023.04.04 14:01:33 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: 2023.04.04 14:01:34 -03'00'



G O B I E R N O D E L A P R O V I N C I A D E B U E N O S A I R E S

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

Anexo

Número:

Referencia: ANEXO I - “Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista”

ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto “**Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista**”, a ejecutarse en los Partidos de Moreno e Ituzaingó, Provincia de Buenos Aires; y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EslA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por la Dirección Provincial de Hidráulica del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, bajo el expediente: EX-2022-16203884- -GDEBA-DPTLMIYSPGP.

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

I.I OBJETIVO DE LA OBRA

El presente proyecto, tiene como principal objetivo la construcción de un puente sobre el Río Reconquista entre las localidades de Trujui (partido de Moreno) y Villa Udaondo (partido de Ituzaingó). Actualmente existe un puente en el cual el tránsito se desarrolla mediante un carril por mano. El Proyecto prevé el mejoramiento del tránsito vehicular, de forma tal que el flujo vehicular se realice por dos trochas en un sentido (sobre uno de los puentes), y por otras dos trochas en sentido contrario (sobre el nuevo puente a construir). Esto constituirá una mejora sustancial en la conectividad entre las localidades de ambos partidos.

I.II UBICACIÓN DE LA OBRA

Las coordenadas geográficas de la localización del proyecto son las siguientes: 34°36'29.20" de latitud Sur y 58°43'2.09" de longitud Oeste.

I.III MEMORIA DESCRIPTIVA

El proyecto, elaborado por el Departamento de Estructuras de la Dirección Técnica de la DPH (MIySP), prevé el mejoramiento del tránsito vehicular, de forma tal que el flujo vehicular se realice por dos trochas en un sentido (sobre uno de los puentes), y por otras dos trochas en sentido contrario (sobre el nuevo puente a construir). Se plantea construir el nuevo puente del lado aguas abajo del existente, lo que posibilitará alojar los dos carriles sentido Ituzaingó – Moreno, mientras que, sobre el puente existente, circularán los vehículos en sentido contrario. El nuevo puente tendrá una tipología estructural similar al existente, es decir, será del tipo “Puente-viga”.

La secuencia constructiva es la siguiente:

- Construcción de Pilotes-columna de estribos y pilares.
- Construcción de elevación de estribos y dinteles de pilares
- Construcción de tetones de apoyos y colocación de apoyos
- Montaje de vigas prefabricadas (construidas con la debida anterioridad)
- Construcción de losa de calzada y arriostramientos entre vigas
- Construcción de losas de aproximación
- Colocación de defensas y barandas
- Construcción de carpeta de desgaste
- Construcción de juntas de dilatación
- Prueba de carga
- Construcción de los nuevos pavimentos definitivos manteniendo el tránsito
- Habilitación final de las obras

Los pilotes-columna de los estribos, se construirán desde el nivel de terreno natural, mientras que los correspondientes a los pilares, se excavarán y hormigonarán accediendo al sitio de implantación mediante la construcción de un “terraplén de avance”.

Este terraplén se extenderá por ejemplo en primer término, desde un extremo del puente (Estribo 1) hasta el pilar más cercano (pilar 1).

Sobre los pilotes de ambos estribos, se construirá un cabezal de pilotes, que vinculará a todos los elementos de la fundación. Sobre éstos se dispondrá un dintel o cabezal de apoyos, completando la elevación del estribo, con el hormigonado de las pantallas del mismo.

Sobre los pilotes-columna del primer pilar (se destaca que las columnas poseerán una camisa metálica perdida a modo de encofrado y terminación superficial), se construye el correspondiente dintel. El acceso al mismo, se ve facilitado por la disposición del terraplén de avance previamente descrito.

En esta instancia, pueden montarse las vigas prefabricadas correspondientes al primer tramo.

Previamente con el hormigón fraguado y suficientemente endurecido, se hormigonan los tetones de apoyos en ambos dinteles (Estribo y Pilar), y se colocan los apoyos de neoprene. Posteriormente, se retira el terraplén de avance del tramo intervenido, y se traslada al tramo correspondiente al Estribo 2 y Pilar 2.

A continuación, se extiende el terraplén de avance hasta avanzar dentro del tramo central. Con esta tarea cumplimentada, se construyen los tetones de apoyo y se disponen los apoyos de neoprene.

Culminado este trabajo, se retira el terraplén utilizado en esta última etapa, y se “libera” totalmente el cauce del río Reconquista.

Para la construcción de los terraplenes se utilizará suelo seleccionado de canteras habilitadas. Una vez retirado el suelo utilizado para la construcción de los terraplenes, el mismo será dispuesto en un sitio habilitado previamente acordado con el municipio de Moreno.

Con todas las vigas montadas, se continúa con el hormigonado de la losa de calzada y el hormigonado de los arriostramientos entre vigas, tareas éstas que se realizan sin “apoyo” en el cauce del río. El método constructivo podrá ser mediante la utilización de encofrados recuperables, o mediante la utilización de “prelosas” prefabricadas.

Se construyen las losas de aproximación.

Se construyen las defensas vehiculares y las barandas peatonales.

Finalmente, se dispone sobre las losas de aproximación y sobre las losas de calzada la carpeta de desgaste, para culminar con la ejecución del puente con la construcción de las juntas de dilatación.

La nueva estructura poseerá un ancho de calzada idéntico al del puente existente (8.30 m), al cual se la dotará de una sola vereda (del lado borde lado aguas abajo). En el borde lado “puente existente”, se dispondrá una defensa vehicular de H°A° a lo largo de todo el puente.

Desde el punto de vista de la Obra vial, se deberá intervenir en los pavimentos existentes (demoliciones) para adecuar los accesos al puente existente, y obviamente, construir las calzadas de enlace entre el nuevo puente y la traza urbana existente. También se deberá realizar la adecuación de los desagües pluviales y el mejorado de las calles del lado Moreno que permitirá a los frentistas de esa zona, acceder fácilmente al puente (todo esto indicado en los planos correspondientes incluidos en la documentación licitatoria). Sobre el puente existente, no se realizará ningún tipo de intervención, sea de tipo estructural ni de ordenamiento vial.

La presente Obra, no contempla trabajos de canalización, perfilado ni remoción de suelo constitutivo del cauce del río.

Desde el punto de vista hidráulico, el nuevo puente posee el mismo ancho de cruce sobre el río (conserva la distancia entre pantallas de estribos), los pilares se resuelven como una fila de pilotes-columnas en lugar de las dos filas que poseen los pilares del puente existente, y la cota de fondo de viga es mayor que la del puente existente (mayor revancha hidráulica).

II. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES (Transcrito del capítulo “Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales en su versión enviada como información ampliatoria).

A partir del análisis del medio y la descripción de las actividades para la construcción del puente se identifican los factores ambientales más representativos y las acciones que podrían generar impactos positivos y/o negativos.

Fase de construcción

1. **Tareas preliminares:** a la construcción del nuevo puente

A. **Montaje - funcionamiento de infraestructura temporal:**

- **Geología/geomorfología:** la readecuación y nivelación del terreno para su funcionamiento como obrador y los caminos de acceso a la zona de obra pueden afectar la geomorfología del área del proyecto. Se destaca que se trata de un impacto negativo bajo, de tipo permanente y localizado.
- **Recurso hídrico:** interrupción parcial temporal de los escurrimientos superficiales. Se puede ver afectada temporalmente la calidad de agua del Río Reconquista por la dispersión de material particulado. Dado que se trata de interrupciones parciales y un curso de agua como el Río Reconquista, se trata de un impacto negativo bajo, temporario y difuso.
- **Atmósfera:** la calidad de aire podría verse afectada por la dispersión de material particulado producto del movimiento de maquinaria y equipos utilizados en la instalación del obrador. Se trata de un impacto negativo bajo, temporario durante la instalación del obrador y difuso.
- **Paisaje:** el paisaje del sector de obra y el predio de instalación del obrador se verá afectado por el montaje del propio obrador, la construcción de caminos de acceso al sitio del proyecto y la presencia de vehículos, maquinarias e infraestructura necesaria para la construcción del nuevo puente. Esto producirá una disminución de la calidad visual del paisaje. Dado que se trata de una zona urbanizada, con alta densidad de tráfico se considera un impacto negativo bajo, temporario durante la etapa constructiva del proyecto y localizado a sitio de obrador y sitio de ubicación del nuevo puente.
- **Vegetación:** la limpieza de la zona y apertura de caminos de acceso (si los hubiere, según metodología constructiva) y de servicio a los frentes de obra, pueden alterar la cobertura vegetal. Impacto de tipo negativo bajo, temporario y localizado.
- **- Demanda de mano de obra:** se producirá un incremento en la solicitud de mano de obra local, generando más nivel de empleo para la instalación del obrador y estructuras asociadas. Se trata de un impacto positivo alto, temporario y localizado.

B. **Ocupación de vallado de zona de obra:**

- **Geología y Geomorfología:** el vallado en zona de obra, la colocación de alambrados puede afectar temporalmente la geomorfología del área de implantación del proyecto. Se trata de un impacto negativo medio, temporario y localizado.
- **Suelos:** en el caso del suelo, se pueden producir alteración de la estructura del mismo por colocación de vallas y alambrado en zona de obra. Se considera un impacto negativo bajo, temporario durante la etapa constructiva y localizado.
- **Atmósfera:** Esta acción generará dispersión de material particulado en sitio de obra. Impacto considerado negativo bajo, temporario y difuso.
- **Paisaje:** la presencia de un vallado producirá interferencia visual, disminuyendo la calidad visual del sitio. Impacto definido como negativo bajo, temporario durante la etapa constructiva y localizado.
- **Demanda de mano de obra:** incremento temporario del nivel de empleo local. Impacto positivo moderado, temporario y localizado.
- **Salud/seguridad:** la colocación de alambrados y vallado en obrador y zona de obra, generará un aumento en la seguridad de la población local, permitiendo evitar accidentes o disturbios. Impacto considerado positivo, de baja intensidad, temporario y localizado.

C. Desbroce y despeje de vegetación

- Geología y geomorfología: el desbroce y despeje de vegetación puede producir un incremento de los procesos erosivos, afectando la geomorfología a nivel local. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Suelos: el desbroce de vegetación puede generar aumento de los procesos erosivos causando la alteración del horizonte más superficial del suelo. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Vegetación: la limpieza de la zona (si los hubiere, según metodología constructiva) y de servicio a los frentes de obra, pueden alterar la cobertura vegetal. Impacto negativo de carácter medio, permanente y localizado.

2. Movimiento de suelo, demoliciones

A. Movimiento de suelo – Construcción y retiro Terraplenes:

- Geología/geomorfología: el movimiento de suelo en zona de obra para la construcción de los terraplenes con suelo seleccionado, generará una alteración de la geomorfología del sitio del proyecto ya que implica la generación de rasgos topográficos positivos (terraplenes) en el área del proyecto. Se considera un impacto negativo de baja intensidad, temporario durante la etapa constructiva y localizado al sector de ubicación de terraplenes de avance.
- Suelos: en los sectores de implantación de los terraplenes de avance, el suelo del área del proyecto quedará cubierto por el material seleccionado de los terraplenes. Este impacto se considera negativo medio, temporario y localizado.
- Recurso hídrico: la presencia de los terraplenes de avance en parte del cauce del río (solo hasta un 50%) para avanzar en la construcción del puente generará una alteración temporaria del escurrimiento y alterando en un bajo grado la calidad del recurso. Impacto negativo bajo, temporario y difuso.
- Atmósfera: el movimiento de suelo seleccionado para la construcción de los terraplenes puede generar dispersión de material particulado, afectando así la calidad del aire local. Impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y difuso.
- Paisaje: la presencia de los terraplenes afectará la calidad visual del paisaje. Impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y localizado.
- Demanda de mano de obra: incremento temporario del nivel de empleo local. Impacto positivo alto, temporario y localizado.
- Salud/seguridad: el movimiento de suelo generado para la construcción de los terraplenes producirá un impacto negativo medio sobre la seguridad de la población cercana al puente. Se trata de un impacto temporario durante la etapa constructiva y localizado al sitio de ubicación de los terraplenes.

3. Transporte

A. Movimiento de maquinaria

- Suelo: el movimiento de maquinaria y equipos en zona de obra puede producir un potencial impacto negativo sobre el suelo. Pueden producirse procesos de compactación a partir de la circulación de vehículos y maquinarias pesadas, principalmente sobre aquellas superficies que han sido desprovistas de la cubierta vegetal. El riesgo de un accidental derrame de combustibles, aceites y otras sustancias empleadas en los obradores puede generar procesos contaminantes que afecten la calidad del suelo. Se considera un impacto negativo medio, temporario y localizado en obrador y sitio de obra.
- Atmósfera: la calidad del aire puede verse afectada temporalmente en la zona de obra, por

incremento de partículas en suspensión, e incremento en el nivel de ruido principalmente en el área operativa y en los frentes de obra. Se considera un impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y difuso.

- Paisaje: interferencia visual temporaria por la presencia de los equipos y maquinaria en los frentes de obra. Impacto negativo bajo, temporario y localizado en los frentes de obra.
- Vegetación: afectación a la vegetación circundante, provocado por maquinarias pesadas y otros vehículos que participarán en la obra. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Demanda de mano de obra: incremento temporario en la oferta de trabajo, se trata de un impacto moderadamente positivo ya que beneficia la contratación de mano de obra local.
- Salud/seguridad: la seguridad de la población puede verse vulnerada a causa del riesgo potencial de accidentes por la circulación de maquinarias, transporte de materiales y de personal, funcionamiento de obradores y frentes de obra. Las vías de circulación se verán afectadas de forma temporaria durante la etapa constructiva, particularmente en el área cercana a los frentes de obra. Este impacto se considera negativo medio, localizado, temporal y prevenible aplicando las medidas de mitigación del PGAS.

B. Equipos pesados, parte de obra

- Suelo: el movimiento de equipos en zona de obra puede producir un potencial impacto negativo sobre el suelo. Pueden producirse procesos de compactación, principalmente sobre aquellas superficies que han sido desprovistas de la cubierta vegetal. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Atmosfera: el movimiento de equipos e infraestructura para la construcción del puente puede producir aumento en la dispersión de material particulado afectando la calidad de aire. Se considera un impacto negativo bajo, temporario y difuso.
- Paisaje: interferencia visual temporaria por la presencia de equipos pesados en los frentes de obra. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Vegetación: afectación a la vegetación circundante, provocado por equipos pesados que participarán en la obra. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Demanda de mano de obra: incremento temporario en la oferta de trabajo, se trata de un impacto positivo ya que beneficia la contratación de mano de obra local.
- Salud/seguridad: la seguridad de la población puede verse vulnerada a causa del riesgo potencial de accidentes por la circulación de equipos pesados, transporte de materiales y de personal. Las vías de circulación se verán afectadas de forma temporaria durante la etapa constructiva por el transporte de equipo pesado, particularmente en el área cercana a los frentes de obra. Este impacto se considera negativo medio, temporario, localizado y prevenible aplicando las medidas de mitigación del PGAS.

4. Acopio y almacenamiento

A. Materiales

- Suelos: el incorrecto acopio de los materiales de obra a utilizar puede producir un impacto negativo en la calidad del suelo. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Atmósfera: el incorrecto acopio de los materiales (suelo seleccionado) puede generar una potencial dispersión de material particulado a la atmósfera, afectando la calidad del aire. Se trata de un impacto negativo bajo, temporario durante la etapa constructiva y difuso.
- Paisaje: interferencia visual temporaria por la presencia de sectores de acopio de materiales en los frentes de obra y obrador. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.

- Demanda de mano de obra: incremento temporario en la oferta de trabajo, se trata de un impacto positivo alto ya que beneficia la contratación de mano de obra local.
- Salud/seguridad: el proceso de acopio/almacenamiento de materiales puede generar un potencial impacto negativo sobre la seguridad de la población y el personal de obra (accidentes). Impacto negativo bajo, temporario durante la etapa constructiva y localizado.

B. Productos químicos, aceites, combustibles

- Suelo: el incorrecto acopio/almacenamiento de aceites, combustibles y otros productos utilizados en la etapa constructiva puede derivar en un potencial impacto negativo sobre el suelo por derrame de cualquiera de estas sustancias. En caso de que ocurra, se considera como un impacto negativo alto, permanente y localizado. Se deberán tener en cuenta las medidas preventivas presentes en el PGAS de la obra.
- Recurso hídrico: el incorrecto acopio/almacenamiento de aceites, combustibles y otros productos utilizados en la etapa constructiva puede derivar en un potencial impacto negativo sobre el recurso hídrico por derrame de cualquiera de estas sustancias. Se trata de un impacto negativo alto, temporario y difuso al tratarse de un curso de agua. Se deberán tener en cuenta las medidas preventivas presentes en el PGAS de la obra.
- Atmósfera: el incorrecto acopio/almacenamiento de aceites, combustibles y otros productos utilizados en la etapa constructiva puede derivar en un potencial impacto negativo sobre la atmósfera. Se considera un impacto negativo medio, temporario y difuso. Se deberán tener en cuenta las medidas preventivas presentes en el PGAS de la obra.
- Vegetación: el derrame de aceites o combustibles podría sobre la vegetación producir un impacto negativo sobre la misma. Se trata de un impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Salud/seguridad: el incorrecto almacenamiento de aceites, combustibles en frente de obra podría generar riesgos para la salud tanto de la población y particularmente del personal de obra. Impacto negativo alto, temporario y localizado.

5. Montaje / estructura del puente

A. Ocupación de suelo

- Geología/geomorfología: la implantación de la estructura del puente generaría sobre la geomorfología un impacto negativo medio, permanente y localizado en el frente de obra.
- Suelos: la implantación de la estructura del puente generaría una alteración menor en la estructura del suelo. Considerado un impacto negativo bajo, permanente y localizado.
- Atmósfera: esta acción podrá generar dispersión de material particulado, afectando la calidad del aire. Impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y difuso.
- Paisaje: se producirá interferencia visual por los trabajos vinculados al montaje de la estructura del puente. Impacto negativo medio, permanente y localizado en el sitio del proyecto.
- Vegetación: afectación a la vegetación circundante, debido al montaje del puente. Impacto negativo bajo, permanente y localizado.
- Salud/seguridad: afectación a los habitantes del área, por emisiones gaseosas y sonoras provenientes de maquinarias, y potencial afectación a la seguridad en el sitio de implantación del nuevo puente. Impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y localizado.

B. Fundaciones-pilotaje-paquete estructural

- Geología/Geomorfología: la implantación de la estructura del puente generaría sobre la

geomorfología un impacto negativo medio, permanente y localizado en el frente de obra.

- Suelo: la implantación de pilotes generaría una alteración en la estructura del suelo. Considerado un impacto negativo alto, permanente y localizado.
- Atmósfera: la colocación de los pilotes y la ejecución de obras de fundación y paquete estructural podría producir la dispersión de material particulado en frente de obra. Impacto de carácter negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y difuso.
- Paisaje: la colocación de los pilotes y la ejecución de obras de fundación y paquete estructural producirá una alteración de la calidad visual en frente de obra. Impacto negativo bajo, permanente y localizado en el sector de implantación del puente.
- Vegetación: afectación a la vegetación circundante, debido al montaje del puente. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Demanda de mano de obra: incremento temporario en la oferta de trabajo, se trata de un impacto positivo alto, temporario y localizado ya que beneficia la contratación de mano de obra local.
- Salud/seguridad: afectación a los habitantes del área, por emisiones gaseosas y sonoras provenientes de maquinarias, y potencial afectación a la seguridad en el sitio de implantación del nuevo puente durante las tareas de fundación del nuevo puente. Impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y localizado.

6. Obras accesorias

A. Accesos/señalización

- Geología/geomorfología: la readecuación de los accesos en frente de obra y la colocación de la señalización correspondiente producirá un potencial impacto negativo bajo, permanente y localizado en la geomorfología del área del proyecto.
- Suelos: la readecuación de los accesos en frente de obra producirá un potencial impacto negativo bajo, permanente y localizado en el suelo del área del proyecto.
- Atmósfera: dispersión de material particulado en frente de obra. Impacto de carácter negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y difuso.
- Paisaje: alteración de la calidad visual en frente de obra. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Vegetación: afectación a la vegetación circundante, debido a la adecuación de los accesos en frente de obra. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Demanda de mano de obra: la adecuación de los accesos y la señalización generará nuevas oportunidades laborales. Impacto positivo medio, temporario y localizado.
- Salud/seguridad: afectación a los habitantes del área, la utilización de maquinarias para adecuación de accesos producirá emisiones gaseosas y sonoras, generando molestia a los vecinos y potencial afectación a la seguridad. Impacto negativo medio, temporario y localizado.

B. Adecuación de desagües pluviales

- Geología/Geomorfología: la excavación para la adecuación de desagües producirá un potencial impacto sobre la geomorfología. Impacto de carácter negativo bajo, permanente y localizado.
- Suelos: la excavación para la adecuación de desagües producirá un potencial impacto sobre los horizontes superficiales del suelo. Impacto de carácter negativo bajo, permanente y localizado.
- Atmósfera: alteración temporaria de la calidad de aire por dispersión de material particulado

durante la adecuación de los desagües. Impacto negativo medio, temporario y difuso.

- Paisaje: modificación visual del paisaje por las tareas de adecuación de los desagües pluviales. Impacto negativo bajo, permanente y localizado.
- Demanda de mano de obra: se trata de un impacto de carácter positivo medio, temporario y localizado por generar aumento en la contratación de empleo local.
- Salud/seguridad: las tareas de adecuación de los desagües pluviales, pueden producir un potencial impacto negativo sobre la seguridad de la población. Impacto negativo bajo, temporario durante la etapa constructiva y localizado.

C. Reconstrucción de pavimentos de acceso

- Geología y geomorfología: la reconstrucción del pavimento de acceso al puente producirá un leve impacto negativo bajo, permanente y localizado en la geomorfología de la zona.
- Suelo: disminución de la superficie de infiltración y en consecuencia aumento de la escorrentía superficial. Compactación producida por los equipos y maquinarias. Impacto negativo bajo, permanente y localizado.
- Recurso hídrico: potencial afectación de la calidad del recurso hídrico en caso de que los materiales utilizados para la reconstrucción de los pavimentos de acceso, no sean acopiados adecuadamente durante esta tarea. Impacto negativo bajo, temporario y difuso.
- Atmósfera: durante las tareas de reconstrucción de pavimentos de acceso al puente, se puede generar dispersión de material particulado y emisión de gases de las maquinarias vinculadas a estas tareas afectando la calidad de aire. Esto producirá un impacto negativo medio, temporario durante la etapa constructiva y difuso.
- Paisaje: modificación visual del paisaje por las tareas de reconstrucción de pavimentos. Impacto negativo bajo, permanente y localizado.
- Demanda de mano de obra: esta acción producirá un incremento en la demanda de mano de obra local. Impacto positivo bajo, temporario y localizado
- Salud/seguridad: molestias a la comunidad producidas por el ruido de las maquinarias vinculadas a estas tareas, dispersión de material particulado y potencial riesgo de accidentes. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Conectividad: la reconstrucción de los pavimentos de acceso al puente producirá una mejora sustancial en la conectividad entre ambos partidos, y generando beneficios en la circulación vehicular. Impacto positivo alto, permanente y localizado.

7. Abandono

A. Cierre de obrador, recomposición de áreas afectadas

- Geología/Geomorfología: el cierre y desmontaje de las estructuras en el predio del obrador, y la recomposición del mismo a etapas previas a la obra producirá una mejora en la geomorfología de este sector. Impacto considerado positivo bajo, permanente y localizado.
- Suelo: el cierre del obrador y el reordenamiento del sitio del proyecto, tendrá un impacto positivo sobre el suelo. Impacto positivo bajo, permanente y localizado.
- Recurso hídrico: la recomposición del sitio de obra, el retiro de maquinarias y la limpieza del sector tendrán un impacto positivo sobre el Río Reconquista. Impacto positivo bajo, permanente y localizado.
- Atmósfera: el cese de las tareas de obra en la etapa de abandono producirá una disminución en la

emisión de material particulado, gases y ruido por acción de las maquinarias. Esto mejorará la calidad de aire del sitio. Impacto positivo bajo, permanente y localizado.

- Paisaje: en esta etapa el cierre de obrador, el retiro de las maquinarias y la recomposición del sitio producirán una mejora sustancial en la calidad visual del área del proyecto. Impacto positivo alto, permanente y localizado.
- Vegetación: el cierre de obrador, retiro de vehículos y maquinarias, y la recomposición del sitio tendrán un impacto positivo sobre la vegetación circundante. Impacto positivo bajo, permanente y localizado.
- Demanda de mano de obra: las tareas de cierre de obrador y recomposición del sitio de obra, producirá un aumento en la demanda de mano de obra local. Impacto positivo alto, temporario y localizado.
- Salud/seguridad: la recomposición del sitio de obra en esta etapa producirá un impacto positivo en la salud/seguridad de la población cercana al área de influencia directa. Impacto positivo alto, permanente y localizado.
- Conectividad: la recomposición del sitio de obra generará una mejora sustancial en la conectividad entre ambos partidos. Impacto positivo alto, permanente y localizado.

B. Generación de residuos

- Suelo: la generación de residuos en esta fase puede producir un potencial impacto negativo sobre el recurso. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Recurso hídrico: la generación de residuos en esta fase puede producir un potencial impacto negativo sobre el recurso hídrico. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Atmósfera: la calidad del aire podría verse alterada también por la emisión de olores como consecuencia de la generación de residuos durante la etapa de abandono del sitio. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Paisaje: modificación visual del paisaje por las tareas de generación de residuos. Impacto negativo medio, temporario y localizado.
- Vegetación: una ineficiente gestión de los residuos en esta etapa puede producir sobre la vegetación circundante un impacto negativo medio, permanente y localizado.
- Salud/seguridad: la incorrecta gestión de los residuos en esta etapa puede producir molestias por emisión de olores, afectando a la población más cercana al frente de obra. Impacto negativo medio, temporario y localizado.

Fase de operación

1. Puente

A. Funcionamiento/señalización

- Atmósfera: durante la fase operativa, el incremento del flujo vehicular por el aumento de carriles puede generar aumento de emisiones gaseosas de los vehículos a la atmósfera, afectando la calidad del aire. Impacto negativo medio, temporario y difuso.
- Demanda de Mano de obra: incremento en la demanda de mano de obra local. Impacto positivo medio, permanente y localizado.
- Salud/seguridad: el descongestionamiento del tránsito vehicular que se producirá durante la fase operativa al evitar embotellamientos, producirá un aumento en la seguridad vial. Impacto positivo medio, permanente y localizado.

- Conectividad: una vez que se encuentre en funcionamiento el nuevo puente, se producirá una mejora sustancial en la conectividad entre ambos partidos. Impacto positivo alto, permanente y localizado.

B. Mantenimiento limpieza

- Recurso hídrico: el mantenimiento/limpieza del sector durante la fase operativa podría generar un potencial impacto negativo sobre el Río Reconquista. Impacto negativo bajo, temporario y difuso.
- Atmósfera: el mantenimiento/limpieza del sector durante la fase operativa podría generar un potencial impacto negativo sobre la calidad de aire por dispersión de material particulado. Impacto negativo bajo, temporario y difuso.
- Paisaje: las tareas de mantenimiento/limpieza del sector durante la etapa operativa producirá la disminución de la calidad visual del área.
- Vegetación: la vegetación del sitio puede verse afectada por las tareas de mantenimiento y limpieza en el sector. Impacto negativo bajo, temporario y localizado.
- Demanda de mano de obra: aumento de la demanda de mano de obra local. Impacto positivo alto, permanente y localizado.
- Salud/seguridad: las tareas de mantenimiento y limpieza en el sector del puente producirá un efecto positivo sobre la salud de la población cercana, dada la mejora en las condiciones de higiene. Impacto positivo
- Conectividad: la limpieza del sector tendrá un efecto beneficioso sobre la vía de circulación que conecta ambos partidos. Impacto positivo alto, permanente y localizado.

2. Circulación:

A. Tránsito

- Atmósfera: afectación de la calidad de aire por aumento de flujo vehicular en horas de alto tránsito. Impacto negativo medio, temporario y difuso.
- Paisaje: el aumento del tránsito en el sector de los puentes producirá una disminución de la calidad visual del paisaje. Impacto negativo medio, permanente y localizado.

B. Conectividad

- Conectividad: mejoras en la conectividad y circulación vial por la construcción del nuevo puente. Impacto positivo alto, permanente y localizado.

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Las Medidas de Mitigación se encuentran integradas en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS).

IV. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

El EsIA evaluado presenta en el Capítulo 7 el PGAyS, el cual establece la estructuración de Programas específicos de las medidas de mitigación, monitoreo y control, necesarios para minimizar o evitar los impactos ambientales que se puedan derivar de la ejecución de la obra. Se informa que la producción de los programas quedará a cargo de la contratista. A continuación se enumeran los mismos:

P1 Programa de Manejo ambiental del Obrador

P2 Programa de Ordenamiento de la Circulación Vehicular

P3 Programa de difusión y comunicación

P4 Programa de Cumplimiento Legal, Permisos y Autorizaciones

P5 Programa de Gestión de Residuos Sólidos y Efluentes líquidos

P6 Programa de prevención y control de emisiones gaseosas, material particulado, ruidos y vibraciones.

P7 Programa de atenuación de afectaciones a servicios públicos e infraestructura

P8 Programa de manejo de excavaciones y movimiento de suelo

P9 Programa de seguimiento y monitoreo

P10 Programa de Contingencias

P11 Programa de Capacitación al Personal de Obra

P12 Programa de protección del paisaje

P13 Programa de protección del patrimonio cultural

P14 Programa de equidad de género

V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

Previo al inicio de las obras la Dirección Provincial de Hidráulica (DPH) perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MIySP) 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 sobre la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el **Plan de Gestión Ambiental y Social** específico, que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:
 - a. **Programa de Seguimiento y Control Ambiental**, tal como lo establece la resolución 492/19, el cual deberá contar con el seguimiento de las medidas propuestas tanto por el MIySP en el EsIA como las que surjan producto de los impactos considerados en el ítem V: Observaciones del equipo evaluador.
 - b. El **Programa de Monitoreo Ambiental**, deberá cumplir con lo requerido por la Dirección de Laboratorio de Análisis Industriales y Ambientales de este Ministerio (informe IF-2022-27478585-GDEBA-DLAIYAMAMGP). En caso de que los resultados del monitoreo durante las etapas constructiva y operativa demuestren que se superan los valores establecidos en la normativa, incluir las medidas que impidan la propagación de los contaminantes.
 - c. El **Programa de Contingencias Específico** 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 con los consecuentes riesgos de inundación. Esto es válido no sólo en lo que hace al manejo de los terraplenes de avance, sino también a aquellos riesgos propios de la obra, como derrumbes y desplazamientos.
 - d. El **Programa de Ordenamiento de Circulación Vehicular** deberá ser aprobado por los Municipios de Moreno e Ituzaingó.

- e. 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.
- f. Incluir un **Programa de Forestación** que contemple la implantación de especies NATIVAS en reemplazo de aquellas extraídas por la obra, teniendo en consideración las especies presentes en la etapa previa al proyecto, detalladas en la línea de base biológica. Este programa deberá incluir la cortina forestal que se prevé implantar como medida de mitigación del impacto acústico sobre la Reserva Natural de Ituzaingó. Debe asegurarse en dicho programa la continuidad del mismo más allá de la etapa constructiva. Se deberá contar además con los permisos correspondientes por parte de los municipios involucrados.
- g. Incorporar el **Programa de Seguridad Pública**, como fuera solicitado en el pedido de información ampliatoria, donde deberán plantearse medidas específicas de seguridad para los vecinos que contemple desde prevención de accidentes hasta protocolos de seguridad ante los mismos, y minimización de interferencias con los espacios utilizados por la población; y medidas relativas a la protección de bienes propios y de terceros, en un programa independiente al Programa de Ordenamiento de la Circulación Vehicular.
- h. Para la reubicación de las viviendas asentadas en la ribera del río se deberá contar con todos los permisos y acuerdos municipales y privados correspondientes.

Dichos Programas deberán estar rubricados por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscritos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Ministerio. Los Programas que el PGAYS contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.

- 3. **Comunicar** con debida antelación a los municipios de Moreno e Ituzaingó sobre las intervenciones y obras a realizar, debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que las autoridades municipales determinen.
- 4. Llevar a cabo **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.
- 5. 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.
- 6. De acuerdo a lo manifestado mediante NO-2022-32726888-GDEBA-DPHMIYSPGP, se deja constancia que no corresponde el requerimiento a la Dirección Provincial de Hidráulica las autorizaciones otorgadas por la Autoridad del Agua - A.D.A. de acuerdo a la Resolución N°2222/19 y complementarias, toda vez que la misma forma parte de la Susecretaría de Recursos Hídricos hecho por cuanto esta tiene poder de policía sobre la revisión y aprobación de los proyectores hidráulicos que pudieran presentarse por parte de otros organismos del estado provincial y/o municipal y, consecuentemente, la norma esta dirigida a los administrados que pretenden realizar algún tipo de emprendimiento en predios de su propiedad.
- 7. En el caso de afectar terrenos públicos o privados para la construcción de la obra, y de requerirse el cierre temporal de calles y/o caminos vecinales, deberá contar con la totalidad de los acuerdos y permisos

gestionados ante los municipios correspondientes y/o propietarios que correspondan. Realizar las reparaciones necesarias por el deterioro de calles, aceras, etc., producto del recorrido de camiones y maquinaria pesada, a fin de restaurar a su estado original la infraestructura existente, promoviendo una rápida y adecuada restauración definitiva de las condiciones post-construcción.

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

8. En caso de adquirir áridos y suelos seleccionados se deberá acreditar que las empresas proveedoras posean la DIA de las canteras que se explotarán, de acuerdo a la **Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97, Art. N°7**; otorgada por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, de instalar plantas de hormigón in situ y/o asfalto, presentar ante este Ministerio 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 acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
10. 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 Organismo de Estado. 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. Gestionar también con los municipios, en caso de producirse la generación de residuos de poda y desmalezado.
11. 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”.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la Dirección Provincial de Hidráulica (DPH) perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MIySP).
- El presente informe se suscribe solamente a las obras descritas en el ítem I, referidas a la construcción del proyecto denominado “**Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista**”.
- 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 Dirección Provincial de Hidráulica (DPH) perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MIySP) 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 evaluación y que realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas de mitigación en la etapa constructiva y de abandono del proyecto. Asimismo, deberá comunicar a este Organismo de Estado y a los Municipios correspondientes sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
- La Dirección Provincial de Hidráulica (DPH) perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MIySP) deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la

normativa ambiental vigente.

- Previo al inicio de la etapa operativa, se deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona de los puentes, 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**, 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 Dirección Provincial de Hidráulica (DPH) perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MIySP) deberá comunicar y acreditar 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 re-composición del daño que la actividad pudiere producir o integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación. Corresponde al interesado observar las reglamentaciones del Poder Ejecutivo Nacional y demás normas que la Autoridad Ambiental Nacional adopte en la materia, teniendo en cuenta el riesgo que su actividad represente para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos.
- En el marco de la **Resolución 557/19**, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de **Participación Ciudadana** al proyecto motivo de los presentes. El informe presentado por el MIySP: "Puente Avenida Néstor Kirchner sobre Río Reconquista", ubicado entre los Partidos de Moreno e Ituzaingó, fue publicado desde el día 06/07/2022 hasta el día 05/08/2022 **habiéndose recibido 1 observación**. La misma fue respondida por el MIySP (PV-2022-30503226-GDEBA-DTPMIYSPGP).
- En el marco de la **Resolución 492/19**, 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.