



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2019 - Año del centenario del nacimiento de Eva María Duarte de Perón

Resolución

Número:

Referencia: Expte. N° 2145-23207/18 - DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

VISTO el expediente N° 2145-23207/18, las Leyes N° 25.675, N° 10.397, N° 11.723, N° 14.989, N° 15.079, los Decretos N° 584/17, N° 242/18 E; y

CONSIDERANDO:

Que a fojas 2 la **DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**, CUIT N° 33-62732424-9, solicita la Declaración de Impacto Ambiental en el marco de la Ley N° 11.723 para el proyecto de obra denominado “Vinculación Avenida Combate de Pavón Ruta Provincial N° 4” a ejecutarse en los partidos de Hurlingham y Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires;

Que a fojas 3/59 la **DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES** presenta proyecto y documentación requerida por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto de obra consiste en la ejecución de un camino paralelo a las vías del ex Ferrocarril Urquiza que, cruzando el Arroyo Morón a través de un puente y con el Bajo Nivel existente de la calle Presidente Juan Domingo Perón (Estación Martín Coronado), conectará la Avenida Antártida Argentina y la Ruta N° 4 con la Avenida Combate de Pavón, constituyendo una variante de circulación del tránsito pesado, conforme descripción de la obra detallada en el informe técnico del Área Grandes Obras;

Que a foja 60/64 el Área Grandes Obras manifiesta la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes establecidos por el Anexo I de la presente resolución;

Que a fojas 65 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental considera que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 330 inciso 1° del Código Fiscal (Ley N° 10.397 y modificatorias), la **DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**, se encuentra exenta del pago del arancel en concepto de Análisis y Evaluación de Estudios de Impacto Ambiental previsto en la Ley N° 14.989;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 14.989 y por el Decreto N° 242/18 E;

Por ello,

EL SUBSECRETARIO DE FISCALIZACIÓN Y EVALUACION AMBIENTAL
DEL ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra descrito en el Anexo I de la presente, denominado “Vinculación Avenida Combate de Pavón Ruta Provincial N° 4” a ejecutarse en los partidos de Hurlingham y Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires, presentado por la **DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**, CUIT N° 33-62732424-9, de la localidad y partido de La Plata, en el marco de la Ley N° 11.723.

ARTÍCULO 2°. Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Organismo 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 que pasa a formar parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 3°. Dejar expresamente establecido que, de conformidad con el artículo 330 inciso 1° del Código Fiscal (Ley N° 10.397 y modificatorias), la **DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**, se encuentra exenta del pago del arancel en concepto de Análisis y Evaluación de Estudios de Impacto Ambiental.

ARTÍCULO 4°. Registrar, comunicar, notificar. Cumplido, archivar.

ANEXO I**I. DESCRIPCION DE LA OBRA**

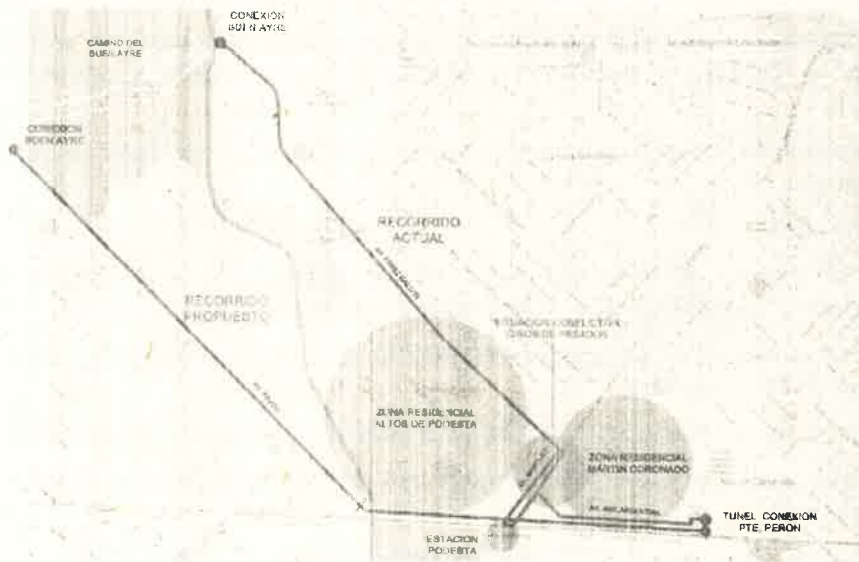
El objetivo de la obra es la vinculación de la Av. Antártida Argentina con el Camino del Buen Ayre y la RP N° 4. Actualmente todo el tránsito pesado que se dirige hacia el camino del Buen Ayre debe transitar desde la Avenida A. Argentina e ingresar al ejido urbano, el cual esta densamente poblado. Con la realización de la obra, esta vinculación se hará por la parte externa circunvalando a la población.

La realización del proyecto tiende a anular los efectos negativos, en un mejoramiento socio-económico en la calidad de vida, no sólo de los habitantes de la zona involucrada sino para la economía regional.

El proyecto consiste en el Camino de Vinculación de la Avenida Combate de Pavón con el Camino de Cintura (Ruta Provincial N° 4), en una longitud aproximada de 1.720 m, actual límite entre los Partidos de Tres de Febrero y Hurlingham.

II. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

La presente obra materializará un camino paralelo a las vías del ex Ferrocarril Urquiza que, cruzando el Arroyo Morón a través de un puente y con el Bajo Nivel existente de la calle Presidente Juan Domingo Perón (Estación Martín Coronado) conectará la Av. Antártida Argentina y la Ruta N° 4 con la Av. Combate de Pavón, constituyendo principalmente una variante de circulación del tránsito pesado.



La misma consiste en la apertura de traza y pavimentación de camino existente.

- Comprende la construcción de la doble calzada con separador central de la Av. Combate de Pavón desde la calle Gral. O Brien hasta la calle Gral. Bernardo Ohiggins, donde se inicia la transición de la doble calzada a calzada indivisa, previendo la construcción de un puente sobre el Arroyo Morón. Este camino, que



corre paralelo a las vías del ferrocarril se une a la colectora Av. Bernabé Márquez pasando bajo el puente vehicular de la Ruta Provincial N° 4.

- La apertura de traza hasta empalmar con la Avda. Antártida Argentina, la Avda. Combate de Pavón.
- Una vez consolidada la vinculación entre el Camino del Buen Ayre con la RP 4, servirá a la derivación del tránsito pesado que actualmente circula por la Avenida Antártida Argentina y Benito Pérez Galdós y Ruta N° 4 proveniente del norte.

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS BÁSICAS EN ESTA ETAPA

Se prevé la construcción de una doble calzada de 7.30m de ancho con cordón cuneta y separador central de 1.50m de ancho con cordón emergente en el tramo comprendido entre la calle Gral. O Brien y la calle Gral. Bernardo Ohiggins, en el Partido de Tres de Febrero con una longitud aproximada de 200,00m

En el tramo comprendido entre la calle Gral. Bernardo Ohiggins hasta empalmar con la calle colectora Av. Bernabé Márquez bajo el puente vial de la Ruta Provincial N° 4, se prevé la materialización de una calzada indivisa de 8.00m de ancho con cordón cuneta a ambos lados, en una longitud aproximada de 1250,00m .

Para ello, en una longitud de 350m aproximadamente entre el Arroyo Morón y el Barrio Altos de Podestá, se deberá realizar el desmonte de material de demolición de acuerdo a lo establecido en la Especificación Técnica Demolición y Retiro de Deshechos de Construcción, Hormigón, Hierros y Materiales Varios.

Se ha considerado la demolición del pavimento existente en el empalme con la ruta 4 para dar lugar a la construcción de paquete estructural correspondiente.

La obra básica contempla la construcción de la calzada con hormigón simple H30 en 8.00m de ancho y 0.22m de espesor con cordón integral, según consta en Plano Tipo de Estructura.

Se ha previsto el terraplén y la conformación de taludes 1:2 en la zona del puente sobre el Arroyo Morón.

ESTRUCTURA

El paquete estructural adoptado para calzada, de acuerdo al informe establecido por el Departamento de Investigación y Desarrollo de la DVBA, se compone de:

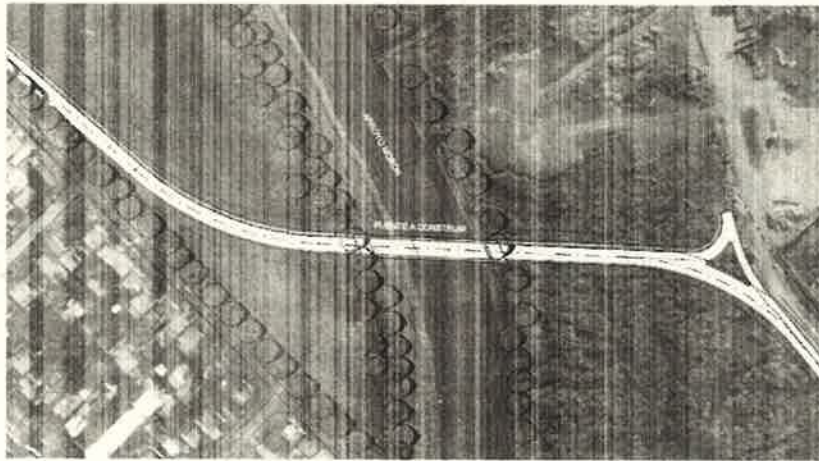
- Pavimento de Hormigón Simple H30 en 0,22m de espesor con cordones integrales en 8.00m de ancho,
- Base de Hormigón H13 en 0,15m de espesor con agrotileno en 8.80m de ancho,
- Sub base de suelo seleccionado con 3% CUV en 9.10m de ancho y 0.20m de espesor,
- Suelo seleccionado IP<10, Hinchamiento <1% y VS>7%, en 0.20m de espesor y 9.50m de ancho.

Construcción de Puente

El presente proyecto contempla la construcción de un puente sobre el A° Morón.

El mismo consiste en la ejecución de un puente tipo viga, de tres tramos de 20m de luz entre ejes de juntas, conformando una longitud total de 60m. El ancho total del tablero es de 11,20m, lo cual incluye una calzada de 8,00m, dos veredas peatonales de 1,20m y defensas vehiculares de hormigón armado. El eje del puente con el eje del arroyo forma un ángulo de 70°. La pendiente transversal será de 1.50% hacia ambos laterales, disponiéndose caños para desagües de hierro galvanizado de \varnothing 100mm cada 4,00m.

La superestructura está constituida por 6 vigas en cada tramo. Las mismas son de tipo I prefabricadas postesadas. La losa de tablero entre vigas se ejecuta en una segunda etapa, con un hormigón cuya resistencia especificada es igual a la resistencia de las vigas (H-30). Los extremos de cada tramo cuentan con vigas de arriostamiento de hormigón armado. Las vigas están simplemente apoyadas sobre almohadillas de neopreno. La infraestructura está compuesta por pilares y estribos cerrados de hormigón armado in situ. Los pilares están conformados por 3 pilotes-columna de 1,20m de diámetro, unidos por su parte superior a través de una viga cabezal de 1,40m de ancho y de 0,90m de altura. Los estribos cerrados constan de un 8 pilotes de 1,00m de diámetro un cabezal de pilotes, una pantalla frontal y muros de vuelta con contrafuertes para la contención del terraplén y una viga dintel de 1,15m de ancho y 0.90 m de altura, con una pantalla superior que sirve de apoyo a la losa de acceso. La cota de fundación de todos los pilotes quedará definida según estudio de suelos.



III. IMPACTOS

Se incluye un resumen de los potenciales impactos positivos y negativos incluidos en la documentación presentada:

En Etapa de Construcción

Impactos Positivos potenciales:

- Generación de empleo
- Incremento en la actividad comercial de la zona

Impactos Negativos potenciales

- Alteración capa superficial del suelo características físico-químicas y calidad del suelo
- Destrucción y alteración de la cobertura vegetal, fauna y microfauna.
- Alteración calidad del aire por aumento de niveles de emisión de polvos y gases de combustión, como consecuencia del desplazamiento de maquinarias, funcionamiento de las mismas, etc.



- Incremento en el nivel sonoro (ruidos) como consecuencia del desplazamiento y trabajo de maquinarias
- Alteración del paisaje

En Etapa de Ejecución

Impactos Negativos potenciales

- Inconvenientes transitorios en el Ingreso y Egreso a propiedades.
- Alteraciones y ocasionales demoras en el tránsito pasante.
- Alteración de la calidad del Aire (Sonora y polución).
- Afectación de la cotidianidad y la privacidad.
- Alteración del paisaje.
- Probabilidad de accidentes durante esta etapa.
- Desvíos temporales del tránsito.

Etapa Operacional:

Impactos Negativos

- Como consecuencia del probable aumento de circulación de vehículos, aumentará proporcionalmente la contaminación sonora y emisión de gases.

Impactos Positivos

- Mejoramiento en la entada y salida de producción intercomunicando la RP N° 4 con el Camino del Buen Ayre.
- Aumento de la seguridad vial.
- Beneficio al transporte, comunicación y al desarrollo de las actividades económicas.
- Mayor seguridad al usuario (Señalización vertical y horizontal, veredas peatonales en el acceso a la estación, barandas en la zona del puente).
- Disminución de roturas de vehículos, como consecuencia del mejoramiento de la capa de rodamiento.
- Incremento en la fluidez y organización en la comunicación con localidades aledañas y CABA.
- Aumento de valor en las propiedades frentistas.
- Aumento en la calidad paisajística, diurna y nocturna.
- Mejora en la circulación y drenaje de las aguas por limpieza de desagües y sumideros.

IV. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

En el documento presentado adjuntan Medidas de Mitigación y Plan de Manejo general de Especificaciones Tecnicas del Pliego.

No presentan un Plan específico de la Obra, indicando que el mismo será presentado por la Empresa Adjudicataria de la misma.

2019 78

V. CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS

1. Antes del inicio de las obras, se deberá presentar la Ingeniería de Detalle que contenga mínimamente: memoria descriptiva y planos con la ubicación exacta de las obras, archivo kmz y descripción detallada de cada una de las tareas necesarias para ejecutarlas.
2. La Contratista deberá contar con un **Plan de Gestión Ambiental** específico para la etapa de construcción, que se encuentre en concordancia por la normativa de Dirección Provincial de Vialidad y que contenga las recomendaciones establecidas en el EsIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrollados. Deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Organismo. El Plan de Gestión Ambiental y todos los Programas y Subprogramas que éste contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.
3. Desarrollar un **Programa de Monitoreo Ambiental**, que contemple todos aquellos factores ambientales susceptibles de ser afectados por la obra, los efluentes y residuos generados que puedan afectar dichos factores durante las distintas etapas de la obra. Para cada uno de ellos se propondrán parámetros a monitorear, frecuencia de las mediciones, y las técnicas a ser aplicadas tanto para el muestreo como para los análisis.
4. La Contratista deberá desarrollar un **Programa de Medidas de Mitigación particular** para el proyecto propuesto en etapa constructiva. Las mismas apuntarán a evitar, prevenir, corregir y compensar los impactos negativos identificados en el proyecto, tanto los considerados en el EsIA como aquellos observados en la presente evaluación.
5. Previo al inicio de las obras, la Dirección Provincial de Vialidad deberá garantizar que la Contratista implemente **acciones de divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas; que contemple las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana.
6. Presentar ante este Organismo Provincial, en forma previa a la ejecución de las tareas de ejecución, readecuación y renovación de Obras de Arte, un Plan de Procedimientos específico, cuyos lineamientos ambientales impliquen menores riesgos en su manipuleo y generen un mínimo de perturbaciones en cursos de agua, adecuación de los niveles de ruidos generados por movimiento de maquinarias y equipos, etc. Realizar extracción y análisis químicos de muestras de sedimentos de fondo sin perturbar (previo al inicio de obra), para la determinación del contenido de metales pesados, hidrocarburos y agroquímicos
7. Contar con la autorización de la Dirección Provincial de Hidráulica (DPH), sobre ejecución, readecuación y renovación de Obras de Arte, e incluir las medidas específicas en el Programa de Procedimientos Específico.
8. Contar con la autorización de la autoridad provincial competente, en caso de obstruir el cauce del arroyo, durante la ejecución del puente y de los terraplenes de avance. Incluir las medidas y acciones a ejecutar en el Programa de Procedimientos Específico, el cual deberá considerar la erosión de lecho producida por el aumento de la velocidad del agua debido a la reducción de la sección de escurrimiento. Asimismo, en relación a la reducción de la sección útil de escurrimiento, deberá preverse en el Programa de Contingencias, las acciones de emergencia ante la ocurrencia de precipitaciones y/o crecidas significativas durante la construcción.



9. En caso de afectar terrenos públicos o privados para la construcción del terraplén de acceso, caminos provisorios internos, etc., y de requerirse el cierre temporal de calles y/o caminos vecinales, deberá contar con la totalidad de los acuerdos y permisos gestionados ante el Municipio 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.
10. Los caminos de acceso al sitio de emplazamiento del puente tendrán que garantizar, tanto durante la etapa constructiva como la operativa, las condiciones de escurrimiento de la zona, respetando cotas de desagüe, anchos de zanja existentes, y obras de sobrepaso en los terraplenes. Las obras de arte provisorias a ejecutar sobre los terraplenes de acceso deberán presentar las dimensiones adecuadas para asegurar el adecuado flujo superficial ante excedentes hídricos, sin provocar interferencias al libre escurrimiento.
11. Tanto durante la etapa constructiva como la operativa, se deberá mantener la zona de obra, libre de elementos o componentes que obstruyan o dificulten el normal escurrimiento hídrico superficial.
12. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los Municipios, vinculado a la gestión a implementar con los **materiales, escombros y sobrantes** de la actividad, remoción de calzadas y producto de las tareas extractivas de poda y desmalezado, en función de sus características, y la elección de los sitios escogidos para su disposición final, cumplimentando de la Res. 353/10, debiendo contar en obrador con las autorizaciones pertinentes.
13. Contar con un **Programa de Ordenamiento Vial** aprobado por la inspección de obra y consensuado con el municipio. Coordinar alternativas, desvíos y modificaciones de tránsito, contemplando las actividades vinculadas al proyecto y la duración del mismo que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana: reducción, obstrucción y desvío de la calzada. Contemplar recaudos específicos respecto al número diario de camiones que exige las actividades de excavación y movimiento de tierra. La difusión con anterioridad a la comunidad debe ser lo prioritario. Se deberá contemplar la señalización correspondiente, para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente.

Adoptar medidas a fin de garantizar el libre acceso a las viviendas, y a las escuelas próximas al área de influencia, de forma de minimizar las alteraciones al desarrollo social del área afectada, debido a la mayor circulación vehicular involucrada por la obra y la interrupción del tránsito.
14. En caso de que las tareas constructivas, incluyendo entre ellas las relacionadas con las de acondicionamiento del acceso al sitio de emplazamiento, requieran la remoción de ejemplares arbóreos, la empresa contratista deberá contar con un **Programa de Forestación**, que cumpla con las pautas establecidas en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA 2007)
15. Certificar que las canteras que se explotarán para la obtención de materiales necesarios para la obra cuenten con la Declaración de Impacto Ambiental vigente, según, Decreto 968/97 (ley Nacional N° 24.585.), otorgada por la Autoridad de Aplicación.
16. La Contratista deberá contar, previo al inicio de las obras con la autorización de explotación del recurso de agua subterráneo y la aptitud hidráulica de la nueva traza y obras de arte, de acuerdo a la Resolución N°333/17 y complementarias otorgada por la Autoridad del Agua (A.D.A).
17. Contar con las autorizaciones municipales correspondientes para la instalación de

- obradores, planta de hormigón y asfalto. Contar con 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. Contar con las autorizaciones otorgada por la Autoridad del Agua (A.D.A) según Resolución N°333/17. Asimismo, deberá contar con la correspondiente la Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A) emitida por OPDS.
18. En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón, se deberá contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas generadoras de dichos materiales.
 19. Contar con un **Programa de Manejo y Procedimientos de Interferencias de servicios**, que incluya cronograma de actividades, asignación de responsabilidades, y comunicación a la comunidad afectada. Dicha documentación deberá constar en obrador, junto con los avisos y/o autorizaciones pertinentes.
 20. La Contratista deberá informar a esta Dependencia 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.
 21. 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 informarlo ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible.

Consideraciones:

- La presente Declaración se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem I y II.
- 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 Organismo de Estado.
- La Contratista será responsable de cualquier perjuicio que se registre en el área de influencia del proyecto, debiendo implementar las acciones de reparación tendientes a restaurar o recomponer el ambiente y/o los recursos naturales y/o artificiales que hubieren sufrido daños como consecuencia de su intervención.
- La Contratista de la obra deberá comunicar y acreditar ante la Dirección de Vialidad y este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
- Se deberán arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente.
- La Dirección Provincial de Vialidad serán responsable de la capacitación y del cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Plan de Gestión Ambiental en la etapa constructiva, operación y mantenimiento del proyecto.
- Sin perjuicio de las consideraciones expuestas en la presente, la firma adjudicataria deberá cumplir con las pautas establecidas en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA 2007), en las Especificaciones técnicas ambientales generales que se desarrollan en el EIA, y demás especificaciones técnicas y normativa aprobada por la Dirección Provincial de Vialidad.
- 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 establece 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.

**DIRECCIÓN PROVINCIAL DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.
ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.**


Dr. MARCELO BOSCHI
Director Provincial de Evaluación
de Impacto Ambiental
Organismo Provincial para el
Desarrollo Sostenible