

1.1. RESUMEN EJECUTIVO

El Estudio de Impactos Ambientales y Sociales que aquí se desarrolla, considera los Impactos Ambientales y Sociales que pudieran generarse como consecuencia del proyecto “Saneamiento hidráulico – Desagües Pluviales” en el barrio Pilar Centro del partido de Pilar. El mismo, ha sido realizado bajo lo normado por la Ley 11.723 y sus reglamentaciones,

El trabajo realizado, se encuentra dividido en seis capítulos, de los cuales el primero de ellos actúa de forma introductoria, estableciendo objetivos y procedimientos, ubicación, contextualización y área de influencia del proyecto, marco legal de referencia. Se busca en este capítulo establecer el marco de referencia del proyecto.

El objetivo del presente informe responde a la necesidad puesta de manifiesto en barrios de la localidad de Pilar, es así como el proyecto denominado Barrio Pilar Centro tiene la finalidad de ordenar los escurrimientos superficiales del Barrio, a efectos de realizar la adecuación de los desagües pluviales urbanos que permitan el drenaje de los excedentes superficiales hacia el Canal Agustoni.

Desde el punto de vista hidrológico, el barrio de Pilar centro forma parte de la cuenca alta del canal Agustoni, presentando un desarrollo urbano consolidado.

Es importante destacar que la actual ruta provincial N° 8, que en su momento fue ruta nacional, generó una alteración al escurrimiento natural de las aguas, generando conflictos hídricos, motivo de este estudio y propuesto de saneamiento.

En un segundo capítulo, se realiza una descripción pormenorizada del proyecto, según información del área de proyectos de la Dirección Técnica de la DPH. Se describen las características del área de influencia directa e indirecta y la situación actual por la cual el proyecto resulta relevante.

Las obras propuestas para la red de desagües Pilar Centro se conforman de **dos conductos troncales** que conducen las aguas de dos áreas diferenciadas hacia el cruce con la ruta nacional 8. El proyecto de ambos conductos cuenta con varios ramales, 8 para el proyecto por calle Itzaingó y 3 para el proyecto por calle Uruguay, que se describen a continuación.

Principal o Troncal “Itzaingó”

- Conducto de \varnothing 0.800m: desde calle San Martín e Independencia hasta calle Rivadavia e Hipólito Yrigoyen. L= 390m. - Pendiente longitudinal = variable, predominando 2,5 ‰.
- Conducto de \varnothing 1.000m: desde calle Rivadavia e Hipólito Yrigoyen hasta calle Itzaingó e Hipólito Yrigoyen. L= 130m. Pendiente longitudinal = 2,5 ‰.
- Conducto de \varnothing 1.200m: desde calle Itzaingó e Hipólito Yrigoyen hasta calle Itzaingó y Estanislao López (RPN° 8). L= 405m. Pendiente longitudinal = 8,0 ‰.
- Sumideros para calle con pavimento tipo S2, S3 y S4 con Caños de empalme de \varnothing 0.500m. y Cámaras de Inspección CIA, CIB, CIB1, CICR. Para el conducto rectangular proyectado en la licitación del Canal Agustoni (Ramal 1) deben incorporarse CI CR para acceso de sumideros proyectados en este estudio.

Ramal 1

- Conducto de \varnothing 0.800m: inicia en la calle Rivadavia e Independencia y termina en el nodo del conducto troncal de la calle Belgrano e Independencia. L= 65m. - Pendiente longitudinal = 0,75 ‰.

Ramal 2

- Conducto de \varnothing 0.800m y \varnothing 1.000m: va por calle Hipólito Yrigoyen desde 11 de septiembre (también Eva Perón) hasta calle Rivadavia, pero en calle San Martín cambia su diámetro. L= 255m. - Pendiente longitudinal = 0,75‰

Ramal 3

- Conducto de \varnothing 0.800m: va por calle Itzaingó desde Bolívar a Hipólito Yrigoyen. L= 65m. - Pendiente longitudinal = 2,50‰.

Ramal 4

- Conducto de \varnothing 0.800m: va por calle Hipólito Yrigoyen desde Mayor Vergani a Itzaingó. L= 130m. - Pendiente longitudinal = 1,50‰.

Ramal 5

- Conducto de Ø0.800m y Ø1.000m: va por avenida Tucumán desde calle Chacabuco a calle Ituzaingó, cambiando de sección (diámetro) a partir de la calle Mayor Vergani. L= 255m. - Pendiente longitudinal = 2,50‰.

Ramal 6

- Conducto de Ø0.800m, Ø1.000m y Ø1.20m: inicia en la intersección de la calle 11 de Septiembre y Avenida Tucumán, hasta la calle Ituzaingó y Avenida Estanislao López o RPN° 8. Lo hace en forma quebrada en una longitud total de L= 535 m. Pendiente longitudinal es variable según alineación del ramal siendo predominante la Pendiente = 2,50‰.

Ramal 7

- Conducto de Ø0.800m que corresponde a un conducto afluente al ramal 6: va por avenida Tucumán desde la calle Rivadavia hasta la calle Belgrano. L= 65m. - Pendiente longitudinal = 2,50‰.

Ramal 8

- Conducto de Ø0.800m: va desde la intersección de la calle Rivadavia y Brasil hasta la intersección de las calles Ituzaingó y Bermúdez. L= 135m. - Pendiente longitudinal = 2,50‰.

Principal o Troncal “Uruguay”

- Conducto de Ø 0.800m: por calle 25 de Mayo desde calle Julio A. Roca Ruta Provincial N° 25 o Tratado del Pilar. L= 115m. - Pendiente longitudinal = 10,0 ‰.
- Conducto de Ø 1.000m: por RPN° 25 (Tratado del Pilar) desde calle 25 de Mayo a calle Uruguay y desde este nodo (32) por calle Uruguay hasta la intersección con la calle Bustillo. L= 210m. Pendiente longitudinal = 10,0 ‰ y 14,3 ‰.
- Conducto de Ø 1.200m: desde calle Ituzaingó e Uruguay hasta calle Brasil y Uruguay, correspondiente al proyecto del Canal Agustoni. L= 90. Pendiente longitudinal = 14,3 ‰.
- Sumideros para calle con pavimento tipo S2, y S3 con Caños de empalme de Ø 0.500m y Cámaras de Inspección CIA, CIB, CIB1. Para el conducto rectangular

proyectado en la licitación del Canal Agustoni (Ramal 1) deben incorporarse CI CR para acceso de sumideros proyectados en esta encomienda.

Ramal 9

- Conducto de Ø 0.800m: inicia en la calle Juan Manuel de Rosas y Ruta Provincial N° 25 hasta la misma ruta y calle Uruguay (conducto troncal). L= 120m e incorpora 30 metros de conducto proveniente de sumideros desde RPN° 8. Y Juan M. de Rosas - Pendiente longitudinal = 10,0 ‰.

Ramal 10

- Conducto de Ø0.800m: va por Ruta Provincial N° 25 (Tratado del Pilar) desde calle Sanguinetti hasta calle 25 de Mayo. L= 165m. - Pendiente longitudinal = 10,0‰.

Ramal 11

- Conducto de Ø0.800m: va por calle Bermúdez desde calle Juan Manuel de Rosas a calle Uruguay. L= 80m. - Pendiente longitudinal = 7,50‰.

Otros

- Sumideros para calle con pavimento tipo S2, con Caños de empalme de Ø 0.500m y Cámaras de Inspección CI CR, para el conducto rectangular proyectado en la licitación del Canal Agustoni (Ramal 1) deben incorporarse CI CR para acceso de sumideros proyectados si no han sido considerados en este proyecto, para la intersección de las calles Juan Manuel de Rosas y Brasil.

El tercer capítulo incluye una descripción del ambiente que puede ser influenciado por el proyecto. Es un capítulo el cual se realizó con información extraída de bibliografía e información generada in situ.

Dentro de los conceptos necesarios para la concreción de la valoración de la afectación del proyecto sobre el medio se ha definido la línea de base ambiental de la zona de implantación del mismo, para lo cual se han incluido los aspectos del medio físico, biótico y socioeconómico. Siendo el objetivo del capítulo Caracterización del Ambiente describir las condiciones ambientales actuales del área de influencia de la obra previo a la

realización del proyecto (Caracterización sin proyecto). Para lo cual se ha considerado entre otras las siguientes:

Medio Físico: Geología y Geomorfología; Clima; Hidrología

Medio biótico: Flora; Fauna

Medio Socio Económico: Características Socio Económicas; Características habitacionales; Educación; Uso del Suelo; Red Vial.

En el cuarto capítulo se realiza una Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales de las etapas de construcción y operación del proyecto. Esta evaluación implica la identificación, listado y descripción de los factores ambientales con potencialidad de ser impactados por la actividad, y las acciones de las etapas constructiva y operativa del proyecto que impactan o tienen la potencialidad de impactar (modificar positiva o negativamente estos factores). Dichas interacciones entre factores y acciones se ponderan en una matriz de valoración cualitativa y cuantitativa con el fin de identificar aquellos impactos que resultan de mayor significancia. Considerando como criterio de valoración los siguientes criterios: carácter (+ o -), intensidad (I), extensión (E), duración (D) y reversibilidad (R). En donde el índice de criticidad (VIA) permite vincular los distintos criterios a través de:

$$VIA = 4 \times I + E + 2 \times D + R$$

Los niveles de criticidad obtenidos en función al VIA asociado con la escala de colores definido por el carácter resulta la siguiente:

| NIVEL DE CRITICIDAD | | |
|---------------------|------------|----------|
| Nivel | Valoración | |
| | Negativo | Positivo |
| Alta | 17 a 24 | 17 a 24 |

| | | |
|-------|---------|---------|
| Media | 13 a 16 | 13 a 16 |
| Baja | 8 a 12 | 8 a 12 |

Los impactos registrados resultan ser positivos o negativos de distinta criticidad.

Dentro de los impactos positivos se destacan en la etapa constructiva, aquellos generados por la movilidad económica producto de la propia actividad de la construcción la que requerirá mano de obra local, insumos, materiales, equipamiento y energía que logra involucrar al área de influencia. Lo anteriormente planteado generará consecuencias positivas en el resto de las actividades económicas de consumo y en la disminución de la alteración de la dinámica cotidiana poblacional.

Mientras que en la etapa de operación los impactos positivos estarán asociados al correcto funcionamiento de la red de desagües pluviales.

Del mismo análisis surge la presencia de impactos negativos principalmente en la etapa constructiva, afectando con baja o mediana criticidad los factores ambientales y sociales analizados.

Permitiendo concluir que los efectos negativos del Proyecto en su mayoría son de nivel crítico bajo, de baja intensidad, duración corta y reversible a corto plazo. Aquellos efectos más significativos del Proyecto para el caso de las obras a realizarse están vinculados a la etapa constructiva, siendo éstos en su gran mayoría localizado, de corta duración y reversibilidad a corto y mediano plazo, todos mitigables con las medidas planteadas en el Plan de Gestión Ambiental y Social, desarrollado en el último capítulo.

En base a los resultados de dicha Evaluación de Impactos, en el quinto capítulo se realiza una enumeración de aquellas acciones que se debieran tomar para mitigar los posibles impactos negativos a generarse.

Finalmente, en el último capítulo del estudio se establecen los consecuentes programas de gestión ambiental y social para los factores más importantes, con el objetivo de controlar, mitigar y en lo posible anular los impactos generados o minimizar sus consecuencias

P.1. Programa de Seguimiento y Control Ambiental

P.2. Programa de Salud, Seguridad y Género

P.3. Programa de Monitoreo

P.4. Programa de Contingencias Ambientales

P.5. Programa de Difusión

P.6. Programas de medidas para gestionar Impactos Ambientales y Sociales

P.7. Programa de Manejo del Obrador y Restauración de Sitios de Obra

Finalizando, se concluye que, la ejecución del presente proyecto resuelve una problemática latente producto de las características de la cuenca analizada, siempre que se cumplan las recomendaciones del presente estudio y que se resumen a continuación:

- Realizar el correcto seguimiento de las principales variables ambientales y sociales.
- Cumplir con los programas de gestión ambiental y medidas de mitigación propuestas.
- Dar rápida y adecuada atención a las posibles contingencias.
- Respetar la vinculación de la obra con el entorno.