

LA PLATA, 7 1 ABR 2016

VISTO el expediente N° 2145-44095/14, las Leyes N° 10.397, N° 11.723, N° 14.803, N° 14.805; y

CONSIDERANDO:

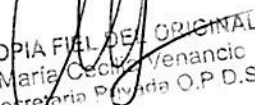
Que la firma CHEDIACK CADIA SA con domicilio en calle Manuela Saenz N° 323 – Oficina 718 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tramita la Declaración de Impacto Ambiental en el marco de la Ley N° 11.723 para el proyecto de obra denominado “Aprobación del Tramo II A Arroyo Pergamino”, a ejecutarse en los partidos de Exaltación de la Cruz, San Andrés de Giles y San Antonio de Areco;

Que a fojas 01/06 la firma CHEDIACK CADIA SA presenta proyecto y documentación requerida por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto consiste en la construcción de la segunda calzada, ensanche de la calzada existente y obras accesorias para convertir la actual Ruta Nacional N° 8 en Autopista de dos calzadas de dos carriles. (Categoría de diseño I: Autopista con control total de accesos);

Que a fojas 10/15 el Área Grandes Obras y la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental manifiestan 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 16 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental opina que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaría Privada O.P.D.S.

Que de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal -Ley N° 10.397 (Texto ordenado 2011) y modificatorias y la Ley 14.808, la firma CHEDIACK CADIA SA, se encuentra exento del pago del arancel en concepto de Análisis y Evaluación de Estudios de Impacto Ambiental previstos en el Anexo II Apartado I de la Ley N° 11.723;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 14.803 modificada por Ley N° 14.805;

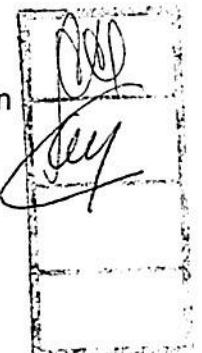
**EL DIRECTOR EJECUTIVO
DEL ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE
RESUELVE**

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado "Aprobación del Tramo II A Arroyo Pergamino", a ejecutarse en los partidos de Exaltación de la Cruz, San Andrés de Giles y San Antonio de Areco, presentado por CHEDIACK CADIA SA con domicilio en calle Manuela Saenz N° 323 – Oficina 718 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 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 acuerdo a lo establecido en

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Maria Cecilia Venancio
Secretaria Privada S.P.D.S.



Ref. Expte. N° 2145-44095/14
Autopista Pilar Pergamino Tramo II A
Arroyo Grivas (km 78,13) – Arroyo Giles (Km 104,37)

ANEXO I

I.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto consiste en la construcción de la segunda calzada, ensanche de la calzada existente y obras accesorias para convertir la actual Ruta Nacional N° 8 en Autopista de dos calzadas de dos carriles. (Categoría de diseño I: Autopista con control total de accesos). Se desarrolla coincidente con el trazado actual de la Ruta Nacional N° 8, unos 745 metros antes de la entrada al puente sobre el arroyo Grivas, en el Km 78,13 hasta la salida del puente sobre el Arroyo De Giles en el Km. 104,37. La segunda calzada que se proyecta, se ubica en todo el Tramo a la izquierda (Sur) de la calzada existente. Comienza en la progresiva 745,32 en coincidencia con el Km 78,13 de la RN N° 8 (fin tramo I B) y termina en la progresiva 25+500 en el Km. 104,37, alcanzando una longitud total de 26.245,32 m.

Se ha previsto un (1) intercambiador de tipo semi-trébol de dos rulos, en la intersección con la Ruta Nac. N° 193, en la progresiva 18+610 aproximadamente.

Además se proyectan cinco retornos en las progresivas 3+200, 7+280, 11+950, 17+000 y 20+470.

El proyecto incluye tres puentes sobre los arroyos Grivas en la Pr. 0+015.20, De La Cruz en la Pr. 4+617.85 y De Giles Pr. 25+345.62.

Además se incluye un alto nivel sobre el F.C.G.B. Mitre en la Pr. 19+666.94.

Planimetría

La duplicación de calzada de la presente Sección II A se desarrolla íntegramente del lado izquierdo (Sur) de la existente, que se encuentra descentrada 10m respecto del centro de la zona de camino, que tiene un ancho de 70m.

Por lo tanto, los anchos desde el eje de la calzada existente son 25m a la derecha y 45m a la izquierda.

Por esta razón, a efectos de minimizar las afectaciones de terrenos frentistas, se decidió la ubicación de la nueva calzada a la izquierda de la existente con una separación de 10m entre bordes de calzadas terminadas.

Asimismo atento a que la calzada existente posee un ancho de 7,00 m, se prevé un ensanche de la misma del lado interior de 0,50m en promedio para alcanzar un ancho total mínimo de 7,50m, por lo que el eje de proyecto, coincidente con el borde interior de la nueva calzada, se desarrolla entonces a 10,50 m a la izquierda del borde de la existente.

Retornos

A lo largo del tramo se incluyen cinco (5) retornos, los que obligan a aumentar la separación entre bordes de calzada a 47,30m considerando un radio interior de giro de 20m y 7,30m para la ubicación de las dos calzadas de aceleración y frenado, de 3,65m cada una.

NÚMERO:	16761585
FIRMA:	<i>[Firma]</i>
APELLIDOS:	RESIONI, Mariana
DOCUMENTO:	DNS: 16761585
LA PLATA:	26 de Abril, 2010

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Marta Cecilia Verónica
Secretaría Privada O.P.D.S.

Para la ubicación de estos retornos se tuvo en cuenta la presencia de caminos vecinales existentes para resolver el doble objetivo de permitir el retorno del tránsito principal y también la recolección y cruce del tránsito secundario.

Altimetría

La altimetría de la segunda calzada se proyectó con la premisa de acompañar a la calzada existente, salvo en aquellos lugares en que los parámetros de esta no permitieran la Velocidad Directriz del corredor, que altimétricamente se adoptó de 120 Km/h.

Vale destacar que lo exiguo del ancho del cantero central (7,60m entre bordes de banquina) hace aconsejable mantenerse con un desnivel entre ambas calzadas que no supere 1,00m.

En las rampas de acceso al puente del altonivel sobre el Ex F.C.G.B.M se alcanzan las máximas pendientes del proyecto con valores de 1,96% y - 2,16%, en longitudes inferiores a 400 m lo que los ubica dentro de los valores deseables, aún para caminos de categoría Especial, de acuerdo a las Normas de Diseño Geométrico de Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad.

Respecto de las curvas verticales no fue posible acompañar totalmente al camino existente dado que el mismo tiene curvas verticales con parámetros que se ubican por debajo de los mínimos aconsejados por las Normas mencionadas, para la Velocidad Directriz establecida. Esto sucede en correspondencia con los puentes, en especial en el del alto nivel sobre el F.C.G.B.M.

En todo el proyecto se trató de respetar, para los parámetros de las curvas, los valores fijados en las de las Normas mencionadas para una Velocidad Directriz de 120 Km/h.No obstante, ello no fue posible en el caso de cinco curvas convexas en correspondencia con los puentes, como el caso de la curva N° 1 en que se adoptó una longitud de curva de 60m, en correspondencia con la salida del puente sobre el A° Grivas. Además hay dos curvas convexas en los puentes sobre el Ex F.C.G.B.M y sobre A° Giles.Estas excepciones se han incorporado para no exceder en demasía la diferencia de cota entre ambas calzadas, la que de esta manera, se consigue mantener por debajo de 1,00m en los sectores críticos de las rampas de los puentes.

Préstamos

Se proyectó el perfil longitudinal de los préstamos de manera de conducir el desagüe hacia los tres puentes y las diez alcantarillas transversales que se ubican en la Sección.

En todas las alcantarillas existe posibilidad de desaguar transversalmente en cursos semi permanentes, todos de izquierda a derecha, con excepción de la ubicada en la progresiva 17.362 en la que el desagüe se produce hacia la izquierda por un curso que luego vuelve a cruzar la traza en sentido inverso, por la alcantarilla de progresiva 14.470.

También se determinó el perfil longitudinal de la cuneta central, la que en el caso general de 10m de separación entre bordes de calzada, es paralelo a la rasante 0,66m por debajo de la misma. En las zonas próximas a los retornos en que aumenta la separación entre calzadas, esta cuneta se profundiza hasta cotas algo inferiores al terreno natural para asegurar su desagüe.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Velazco
Secretaría Privada C.P.B.S.

Esta colectora central desagua en distintos sumideros con descarga a la cuneta izquierda y en todas las alcantarillas transversales, con excepción de la de progresiva 22.783.

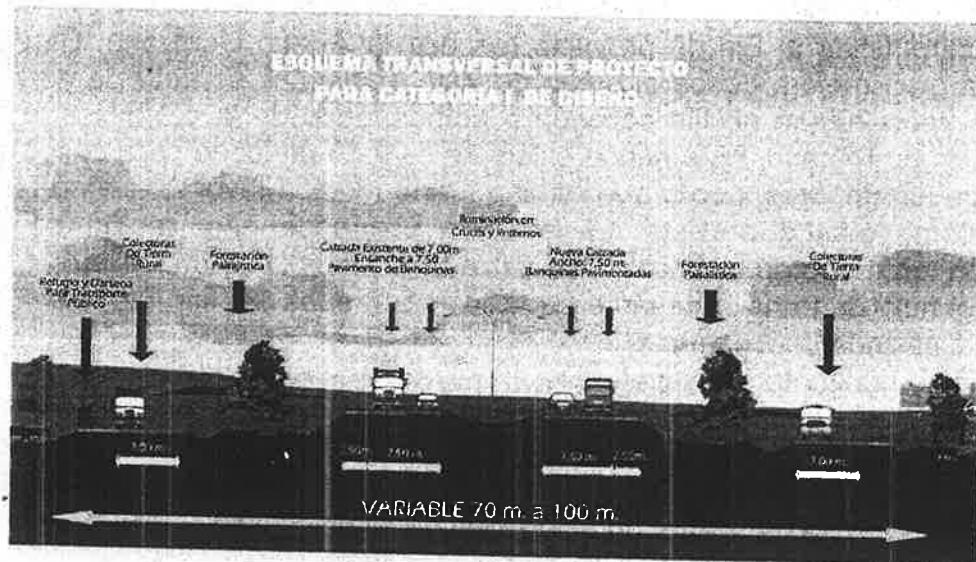
La continuidad de este colector central requiere la colocación de alcantarillas en todos los sectores curvos de los retornos, para los que se proyectaron diez (10) alcantarillas según plano tipo O-41211 "I" de 15m de longitud, 1,00m de luz y alturas entre 0,50m y 1,00m según la diferencia de cota disponible entre rasante y cota de cuneta central.

Colectoras

En todos los casos las colectoras tienen acceso controlado a la Autopista. Para ello se han proyectado los respectivos carriles de deceleración y aceleración en coincidencia con cada uno de ellos.

Perfil Transversal Tipo

Se adopta un perfil transversal Tipo de Obra Básica. El mismo tiene, en el caso general, los siguientes valores para los parámetros principales:



- Cantero central 10,00m. (Entre bordes de calzada).
- Ancho de calzada: 7,50m. (En la calzada existente se prevé un ensanche, del lado interior, hasta alcanzar este valor).
- Ancho de banquina exterior: 3,00m. (Más 0,50m si hay baranda) con pavimento en 2,50m de ancho.
- Ancho de banquina interior: 1,20m.
- Talud interior: 1:6 hasta 3,00m.
- Talud exterior sin colectoras: 1:4 hasta 3,00m. 1:2 para 3,00 m. <math>h < 5,00\text{ m}</math> y 1:1,5 para $h > 5,00\text{ m}</math>.$
- Talud exterior con colectoras: El resultante de un desarrollo horizontal de 7,50m (*) del lado izquierdo y 5,50m (*) del lado derecho y la diferencia de cota entre el borde de banquina exterior y el préstamo respectivo.
- Pendiente de la calzada 2%
- Pendiente de la banquina externa: 4%

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaria Privada O.P.D.S.

- Pendiente de la banquina interna: 2%
- Profundidad de los préstamos: 1,20m. (Mínimo)
- Ancho de solera: 2,00m.
- Contrataludes: El resultante de un desarrollo horizontal de 2,00m y la diferencia de cota entre la cota del borde interior de la colectora y la cota del préstamo respectivo.

Del lado exterior, en correspondencia con los carriles de aceleración y frenado de los accesos los anchos de calzada se aumentan en 3,00m y la banquina se reduce en 1,50m, quedando de 1,50m (2,00m si hay baranda de defensa) con 1,00m de pavimento.

Del lado interior, en correspondencia con los carriles de aceleración y frenado de los retornos los anchos de calzada se aumentan en 3,65m y la banquina se aumenta de 1,20m a 2,00m con 1,50m pavimentado.

Variante solicitada por la Evaluación Ambiental (Protección Patrimonio Cultural)

Variante introducida al Eje de proyecto respecto al Pliego Licitatorio. Con el fin de lograr una gran mejora desde el punto de vista ambiental, se trató de no alterar un sector de unos 2000m de fila continua a ambos lados de la calzada existente, de árboles del tipo Plátano. Este hecho existente es todo un ícono para la población de Solís y sus alrededores, por lo que es una fuerte medida favorable la no tala de los mismos como estaba prevista. La solución planteada para tal fin es llevar la separación entre bordes internos de calzada a unos 16,50m. A su vez y para proteger el flujo de tránsito pasante se aplican barandas del tipo flexbeam a ambos lados de la calzada descendente.

Señalamiento horizontal y vertical

Señalización horizontal, se empleó línea de borde de 0,20m en calzada principal, de 0,15 en retornos y accesos y de 0,10 en ramas de distribuidor. De separación de carril de 0,15 en calzada principal y de 0,30 carriles de aceleración y frenado. Se adjunta en la carpeta de planos un plano Tipo de Señalización Horizontal

El proyecto comprende la iluminación de la calzada principal, ramas de acceso, retornos y distribuidores en el tramo mencionado.

II.-Los principales impactos sobre el medio ambiente, en las distintas etapas y las acciones del proyecto vial, identificados en el E.I.A, estarían representados por:

Sobre el Medio Natural

Aire

- *Aumento en los niveles de contaminantes atmosféricos*
- *Incremento en los niveles sonoros.*

Recursos hídricos

- *Modificaciones en los flujos de agua superficial y subterránea*
- *Efectos de barrera*

CORIA FIEL DEL ORIGINAL
 María Cecilia Venancio
 Secretaria Privada O.P.D.S.

- Impermeabilización de áreas de recarga de acuíferos
- Cambios en la calidad de agua
- Incremento en la probabilidad de contaminación de suelo y agua por derrames accidentales de sustancias peligrosas.
- Modificaciones de los riesgos de inundación.

Suelos

- Modificaciones de las tasas de pérdida potencial del suelo
- Desarrollo inducido
- Incremento de la erosión asociada a la pérdida de cobertura vegetal y el movimiento de las tierras
- Cambios en la aptitud potencial de los suelos.

Vegetación

- Pérdida de la vegetación
- Deforestación
- Vegetación de ribera

Se interceptan tres arroyos. Entre ellos se han identificado el de La Cruz y el de Giles con una importante vegetación de ribera. La ejecución de puentes conllevará a cambios puntuales en su hidrodinámica y destrucción de la vegetación durante la construcción y colocación de pilotes, asociado con el movimiento de maquinaria en sus orillas.

- Degradación de la cobertura vegetal.
- Introducción de plagas y especies exóticas.

Fauna

- Pérdida de hábitat para la fauna.
- Incremento de las muertes por atropellamiento.
- Incremento de la presión de caza.
- Introducción de plagas o especies exóticas.
- Cambios en la calidad y fragilidad del paisaje.
- Efectos directos de la traza, la circulación de vehículos y la publicidad.
- Efectos indirectos de la mayor accesibilidad y la presencia de visitantes.

Sobre el Medio Antrópico

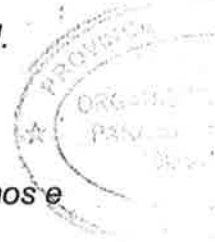
EFECTO BARRERA

- Variaciones en el uso de la tierra y efectos sobre el costo
- Actividades económicas a ser beneficiadas y perjudicadas.
- Incidencia sobre los niveles actuales de accidentes.
- Mejoramiento del servicio de transporte a la población y acceso a servicios.
- Disminución de pérdida de horas laborales por mejoramiento del transporte.
- Pérdida de tierras agrícolas o forestales.
- Respuesta pública al proyecto.
- Afectación de valores culturales y recreativos.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaría Privada O.P.D.S.

IMPACTOS NEGATIVOS PUNTUALES

- *Efecto barrera: cambios en las rutinas locales*
- *Expropiaciones*
- *Interferencia con los métodos tradicionales de transporte local.*
- *Modificación de la estructura urbana de los asentamientos*
- *Desarrollo inducido no planificado.*
- *Aparición de barreras espaciales.*
- *Elaboración de consultas a grupos afectados y a los organismos e instituciones pertinentes*



III.- Medidas de Mitigación

Se comparten las medidas de mitigación y los lineamientos mínimos de los programas presentados en el EIA y el Programa de Manejo Ambiental para ser aplicados en la gestión ambiental del proyecto. Asimismo se deberán implementar las siguientes medidas de mitigación:

- Prever mecanismos de limpieza adecuados, con frecuencia del riego u otros sistemas de control de polvo.
 - Los compuestos volatilizados: el combustible, los lubricantes, etc. se confinarán en recipientes que impidan la salida de gases a la atmósfera.
 - Evitar cualquier vertido, vuelco accidental, lixiviado de insumos, material de excavación o residuos.
 - Preservar las raíces de los árboles durante las excavaciones para evitar comprometer estabilidad de su estructura y/o supervivencia.
 - Evitar el tránsito innecesario, las descargas y el almacenamiento de materiales en zonas de raíces expuestas.
 - Restituir las áreas que estaban parquizadas al inicio de las obras.
 - Limitar al máximo la destrucción de la cobertura vegetal existente en el área de obra, banquinas, obrador, depósito de materiales, planta asfáltica y planta de hormigón.
 - La tala o extracción de árboles deberá ser impedida, salvo que esté prevista en el proyecto y autorizada por la inspección de obra y autoridad competente.
 - Modelar los taludes abruptos, facilitando de esta manera la colonización de las especies vegetales propias del lugar.
-
- En todos los casos se deberán mantener las pendientes que aseguren el correcto drenaje y/o escurrimiento de aguas superficiales.
 - Deberá calcularse la cantidad, volumen, frecuencia y tipo de transporte necesario, así como el cronograma de transporte planificada para la obra y rutas alternativas propuestas.
 - En caso de que ocurriera un hallazgo de interés histórico, arqueológico, paleontológico o cultural se procederá a dar aviso a la Inspección de obra quien informará a las instituciones correspondientes y se actuará conforme lo establecido por las mismas.
 - Señalizar explícitamente la obra (carteles, vallados, etc.), mantener con balizamientos nocturnos, sereno o personal de custodia, tomando todas las medidas de seguridad para evitar accidentes, consensuadas con la Autoridad Municipal correspondiente y la Policía de Seguridad Vial. Asimismo se deberá indicar obstrucciones temporales de tránsito; señales precautorias e indicadoras en los cortes, reducción de calzada y desvíos temporales. En lo posible programar las tareas de modo tal que siempre permanezca un carril habilitado para

Handwritten signature or initials.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Benancio
Secretaría Privada O.P.D.S.

circular o su desvío correspondiente. Mantener debidamente tapadas las zanjas abiertas durante las etapas que no se opere directamente sobre ellas, a efectos de minimizar los riesgos de accidentes. Articular con el municipio la habilitación de caminos auxiliares.

PROGRAMAS DE MANEJO AMBIENTAL

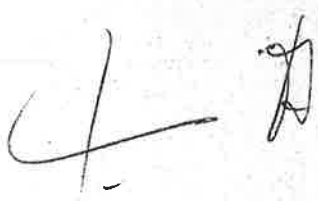
Los programas de mitigación ambiental desarrollados en este apartado, incluyen el conjunto de actividades que han de garantizar la eliminación, prevención o control de los riesgos ambientales.

Contiene los siguientes programas

- I. PROGRAMA DE MANEJO DE PERMISOS AMBIENTALES
- II. PROGRAMA DE LEVANTAMIENTO DE LÍNEA DE BASE AMBIENTAL
- III. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN
- IV. PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y RELACIONES CON LA COMUNIDAD
- V. PROGRAMA DE CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN
- VI. PROGRAMA DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL
- VII. PROGRAMA DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL
- VIII. PROGRAMA DE MANEJO DE OBRADORES
- IX. PROGRAMA DE MANEJO DE MATERIALES DE PRÉSTAMO Y YACIMIENTOS
- X. PROGRAMA DE MANEJO DE EQUIPO, MAQUINARIAS Y HERRAMIENTAS 43
- XI. PROGRAMA DE MANEJO DE PLANTAS ASFÁLTICAS Y DE HORMIGÓN
- XII. PROGRAMA DE SEÑALIZACIÓN DE OBRA Y DESVÍOS
- XIII. PROGRAMA DE CONTROL DE DESBOSQUE Y LIMPIEZA DEL TERRENO
Sub Programa de Deforestación de la Zona de Camino:
- XIV. PROGRAMA DE CONTROL DE MOVIMIENTO DE SUELOS
- XV. PROGRAMA DE MANEJO DE CAMINOS AUXILIARES Y DESVÍOS
- XVI. PROGRAMA DE MANEJO DE RESIDUOS
- XVII. PROGRAMA DE MANEJO DE LA ZONA DE CAMINO Y EL PAISAJE
- XVIII. PROGRAMA DE MANEJO DE OBRAS DE ARTES Y PUENTES
- XIX. PROGRAMA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL
- XX. PROGRAMA RECUPERACIÓN DE SUELO VEGETAL
- XXI. PROGRAMA DE MONITOREO AMBIENTAL
- XXII. PROGRAMA CONTINGENCIAS AMBIENTALES
- XXIII. PROGRAMA MANEJO DE LA FORESTACIÓN COMPENSATORIA
- XXIV. PLAN DE ACCION DE EL PMAc

IV.- Se deberá dar cumplimiento a los siguientes condicionamientos:

1. Informar a este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, el inicio de la obra en su fase constructiva para cada una de las etapas previstas de proyecto, con 15 días de anticipación pudiéndose realizar inspecciones en cualquier momento, bajo estricto cumplimiento de lo establecido en la presente y en el marco de la Ley 11.723.
2. Presentar ante este Organismo Provincial, en forma previa a la ejecución de las tareas de readecuación y renovación de obras de arte, un Plan de procedimientos específico cuyos lineamientos ambientales impliquen menores riesgos en su manipuleo, generen un mínimo de perturbaciones en



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaría Privada O.P.D.S.

cursos de agua y se identifiquen las medidas de mitigación a implementar para los impactos negativos generados por la obra.

3. La Dirección Nacional de Vialidad deberá consensuar con las autoridades municipales correspondientes, las acciones de divulgación, en los medios de comunicación local de mayor alcance a la población del área de influencia, como así también de encuentros, consultas y/o reuniones informativas.
4. Implementar un Plan de Información a la Población, previo al inicio de las obras; que contemple las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana: reducción, obstrucción y desvío de la calzada; sobrecarga de la infraestructura de transporte público y privado.
5. Informar a los frentista y vecinos afectados por las tareas a ejecutarse, sobre las acciones a implementar a fin de minimizar el período de tiempo y las molestias ocasionadas, garantizando el máximo consenso de los vecinos.
6. Antes del inicio de la obra deberá contar con los acuerdos de paso y servidumbre sobre los terrenos públicos y privados, gestionados ante el municipio y/o propietarios. Además serán necesarias las autorizaciones debidamente autenticadas por los organismos competentes de cada uno de los cruces.
7. Diseño, implementación y seguimiento de los procedimientos a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente, contando en cada caso, previo a cualquier acción que pudiera afectarlas, con las autorizaciones pertinentes.
8. La ubicación definitiva de obradores deberá contar, con la aprobación municipal, así mismo la firma adjudicataria deberá confeccionar una memoria descriptiva de las actividades a desarrollar en los mismos, lugar de almacenamiento y manual de procedimientos operativos para mantenimiento de maquinarias y equipos afectados a la obra. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes sanitarios y domésticos asegurando el tratamiento adecuado. Deberá adjuntarse los protocolos y las conclusiones correspondientes a la caracterización del suelo en zona de obradores realizada en forma previa a la radicación del mismo, indicándose el Plan a implementar en caso de verificarse muestras que revistan carácter de especiales en el marco de lo exigido por la normativa provincial ambiental vigente.
9. Se deberá realizar la caracterización de residuos de construcción y demolición y en caso de ser necesario su tratamiento previo, retirar los residuos y gestionarlos de acuerdo a la legislación vigente. Deberá contar las autorizaciones correspondientes.
10. **Planta de asfalto**, tendrá que cumplimentar todas las normas de seguridad y funcionamiento, gestión integral de sus residuos y efluentes. Asimismo deberá contar con una memoria descriptiva de las instalaciones, indicando su ubicación en un croquis, previendo que la dirección de los vientos no afecte

4 A

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaría Privada O.P.D.S.

áreas pobladas, Construir una capa impermeabilizante con murete de contención, con pendiente y recipiente concentrador para posterior disposición final de eventuales derrames y/o pérdidas en el área que ocupe el equipo asfáltico y tanques que alimenten al mismo, como así también en el área de decantación de finos si lo hubiere. Asegurar una reducida emisión de ruido, humos, gases y material particulado. Presentar ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible la correspondiente Declaración Jurada de Efluentes Gaseosos

SECRETARÍA DE
MUNICIPIOS
LA PLATA
SECRETARÍA DE
MUNICIPIOS

11. **Planta de hormigón:** deberá cumplimentar todas las normas de seguridad y funcionamiento de la misma. En caso de que la fuente de alimentación de energía eléctrica sea por grupo electrógeno, deberá contar con la aprobación de la autoridad competente. Establecer el origen del agua utilizada para la elaboración del producto final, de explotarse el recurso hídrico subterráneo se deberá cumplimentar la Resolución correspondiente ante el organismo provincial competente.
12. Limitar al máximo la destrucción de la cobertura vegetal existente en el área de obra, banquetas, obrador, depósito de materiales, planta asfáltica y/o planta de hormigón. Revegetar el área afectada con mezclas de especies cespitosas adecuadas al entorno existente.
13. Implementar adecuada gestión de los residuos asimilables a domiciliarios generados durante la construcción, que se dispondrán transitoriamente en recipientes correctamente identificados y tapados, una vez acondicionados se remitirán a lugares habilitados por los municipios.
14. Recolección de todos los residuos especiales generados en la obra y en obradores, adecuado transporte, tratamiento y disposición final acorde al Decreto 806/97, reglamentarios de la Ley 11.720. Los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, tratamiento y/o disposición final, así como toda documentación respaldatoria de la correcta gestión integral de residuos en el marco de la normativa provincial específica en la materia, deberán estar disponibles en el obrador ante cualquier requerimiento de este Organismo Provincial, a partir del inicio de las obras.
15. El Programa de Manejo Ambiental y todos los Planes, Programas y Subprogramas que éste contempla, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra, independientemente de su pertenencia a la firma adjudicataria o a terceros involucrados, jerarquía y ocupación. Asimismo se deberá planificar una adecuada capacitación del personal sobre los problemas ambientales, medidas de protección ambiental y reglamentaciones ambientales vigentes.
16. Todos los proyectos hidráulicos y las modificaciones en las obras existentes deberán contar con la aprobación de la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas de la Provincia de Buenos Aires.
17. 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

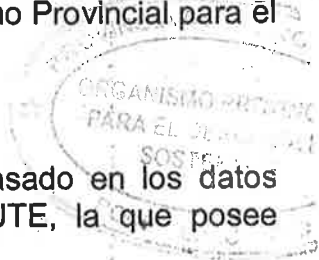
4

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaría Privada O.P.D.S.

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.

Observaciones:

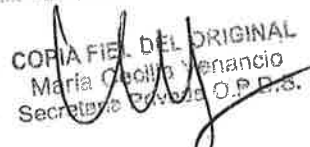
1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la UTE, la que posee carácter de declaración jurada.
2. La aprobación del presente proyecto se circunscribe solamente a la obra descrita en el ítem I:
3. El adjudicatario de las obras deberá cumplimentar las obligaciones que pudieren corresponderle por disposiciones de orden nacional, provincial y/o municipal.
4. 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 de Obras Viales (MEGA 2007) y demás especificaciones técnicas y normativa aprobada por la Dirección de Vialidad de Nación.
5. Tanto las medidas mitigatorias a implementarse, como las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; de ser necesario, podrán ser modificadas por este Organismo de Estado.
6. La contratista de la obra deberá comunicar y acreditar ante la Dirección Nacional de Vialidad y este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
7. La Dirección Nacional de Vialidad será responsable del cumplimiento estricto de las medidas concernientes al Plan de Manejo Ambiental.
8. La Dirección Nacional de Vialidad deberá arbitrar los medios para que el Adjudicatario de la obra atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente para lo cual la información actualizada podrá ser consultada en la página de este OPDS: <http://www.opds.gba.gov.ar/>



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


Lic. FEDERICO A. BORDELEIS
Director de Evaluación de
Impacto Ambiental
Organismo Provincial para el
Desarrollo Sostenible


Ing. FEDERICO JARSUN
Director Provincial de Evaluación
de Impacto Ambiental
ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL
DESARROLLO SOSTENIBLE


COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Cecilia Venancio
Secretaría de Planeación O.P.D.S.