



RESUMEN EJECUTIVO

ESTACIÓN DIAGONAL LOS TILOS



SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE DOS ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL (EsiAyS) Y PLANES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (PGAyS). PROYECTOS “ESTACIÓN UNIVERSIDAD ALMIRANTE BROWN” Y “ESTACIÓN DIAGONAL LOS TILOS”

ECOCONSULT SA

Mayo de 2022



Índice

Resumen Ejecutivo	3
1.- Nombre y ubicación del proyecto	3
2.- Objetivos y alcance	4
3.- Enfoque metodológico	5
4.- Resumen general del estudio	9
5.- Conclusiones	15
5.1.- Etapa de Construcción	15
5.2.- Etapa de Operación y Mantenimiento	16
5.3.- Media Total	16
6.- Organización del estudio	17
7.- Organismos y Profesionales intervinientes	18

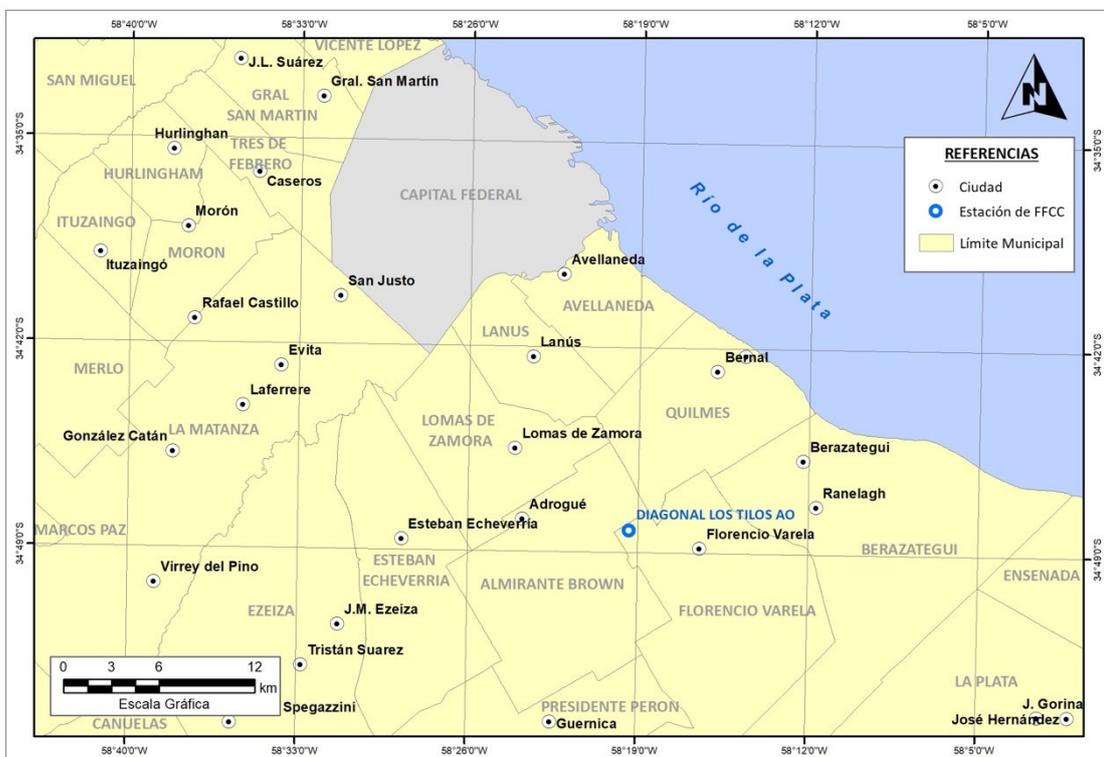


RESUMEN EJECUTIVO

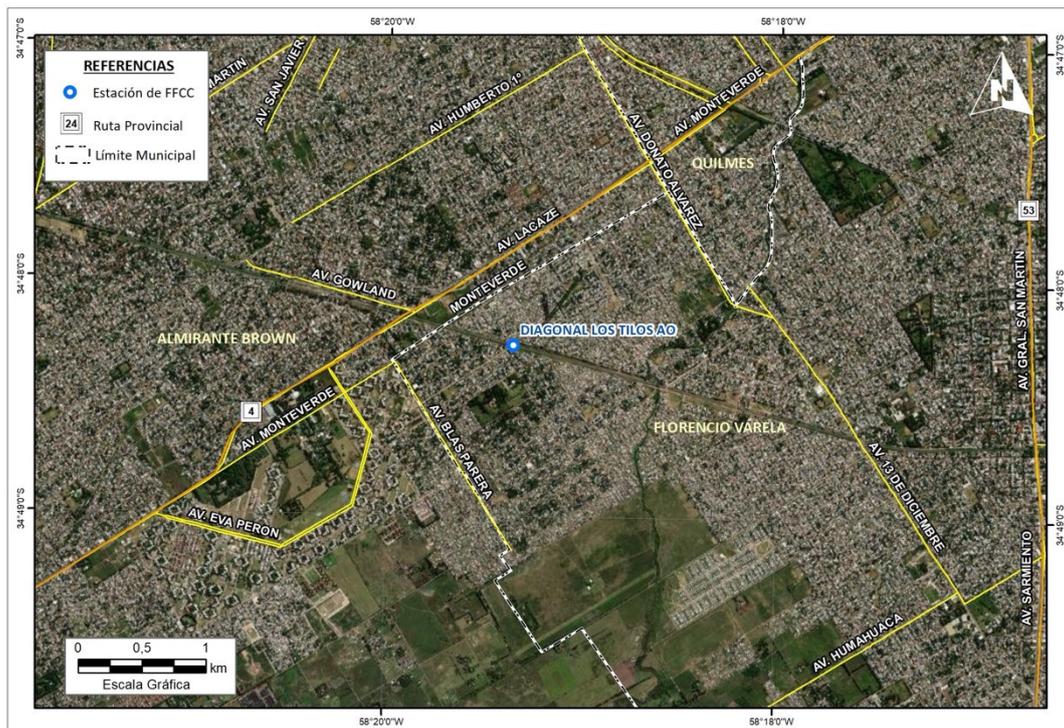
1.- Nombre y ubicación del proyecto

El documento que se presenta es el correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) para el proyecto “Nueva estación entre Claypole y Ardigó – Diagonal Los Tilos – Línea Gral. Roca” realizado por ECOCONSULT SA.

La ubicación del proyecto es en la Provincia de Buenos Aires, al sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la localidad de Gobernador Costa, Partido de Florencio Varela. El área de intervención será entre las calles Los Aromos al norte y la calle Las Casuarinas al sur, disponiendo de su eje medio de andenes en la Progresiva 24+975.



Macrolocalización del proyecto
Elaboración Propia



Microlocalización del proyecto

Elaboración Propia

2.- Objetivos y alcance

El objetivo principal de este proyecto es la construcción de una nueva estación ferroviaria intermedia entre las estaciones Claypole y Ardigó del ramal Constitución-Gutiérrez de la Línea Roca de trocha ancha, la cual servirá para satisfacer la demanda de los barrios de la zona en la cual se implantará la misma, brindando importantes mejoras en la accesibilidad, y constituirá un punto de partida para la generación de un nuevo enclave urbano de carácter social y comercial que potenciará la zona.

La intervención constituye una obra ferroviaria integral, en la cual se incluyen tareas relacionadas a cada una de las especialidades ferroviarias: obra civil, obra de vía, obra de señalamiento y obra de electrificación o potencia. Asimismo, el tratamiento de diversas interferencias subterráneas propias y de terceros.

A efectos de su mejor interpretación de las intervenciones del proyecto en estudio, las mismas se agruparon de la siguiente manera:

A efectos de su mejor interpretación de las intervenciones del proyecto en estudio, las mismas se agruparon de la siguiente manera:



- Obras civiles: Se ejecutará una nueva estación intermedia. Se prevé para la misma la construcción de los andenes, boleterías, oficinas y demás obras civiles que la complementen, además de la intervención del entorno inmediato a la estación y sus accesos.
- Obras complementarias de vía: consiste en la intervención de la misma, dentro de la zona de influencia de la estación a construir en el terreno ferroviario. Para esto será necesario la intervención de la infraestructura ferroviaria, para compatibilizar la vía férrea con la construcción de la nueva estación.
- Obras de electrificación: contempla la adecuación de todos los sistemas eléctricos de tracción existentes para el correcto funcionamiento de la sección de vía en donde se construirá la nueva estación.
- Obras de señalamiento: la obra incluirá el tratamiento de las interferencias relacionadas con los sistemas de señalamiento operativos en el sector del emplazamiento de la nueva estación y las provisiones para la obra del nuevo señalamiento entre Avellaneda y La Plata que se encuentra en ejecución.

3.- Enfoque metodológico

En líneas generales, para la realización de este estudio se aplicó una metodología acorde a los lineamientos establecidos en las normativas vigentes relativas a la Evaluación de Impacto Ambiental y Social, leyes, decretos y resoluciones procedimentales que lo complementan. Asimismo, se utilizó como marco de referencia los antecedentes académicos sobre la materia a nivel nacional e internacional y los requisitos y recomendaciones detallados en los estándares del marco Ambiental y Social del Banco Mundial y de la Guía para la Elaboración de Estudios de Impacto Ambiental de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

A continuación, de manera sintética y particular, se detallarán las metodologías específicas utilizadas en las etapas que secuencialmente y en su conjunto dieron como resultado el presente estudio de impactos.

La descripción ambiental del entorno del proyecto fue tarea del equipo ambiental y socioeconómico. La caracterización del entorno de las estaciones se realizó con fuentes de información primaria de manera in situ complementándola con información de fuentes secundarias. El relevamiento de la zona de la futura estación se realizó a pie y en vehículo en los casos que así se requirió. Dicho relevamiento se complementó con información secundaria a través de la interpretación de imágenes satelitales de Google Maps y seguimiento de imágenes con el Street View de Google.

Para la descripción ambiental y social se realizó una caracterización del área que comprende el proyecto. Se contempló puntualmente para esa zona, las características



físicas del área como así también la caracterización del tipo de infraestructura existente (viviendas, comercios, asentamientos, etc.). Se acompañó la descripción con un registro fotográfico georreferenciado de las condiciones socio ambientales del entorno como así también de las principales interferencias que con la infraestructura existente (avenidas principales, puentes, etc.). Los entornos de la futura estación se describieron y registraron fotográficamente enumerando las interferencias identificadas.

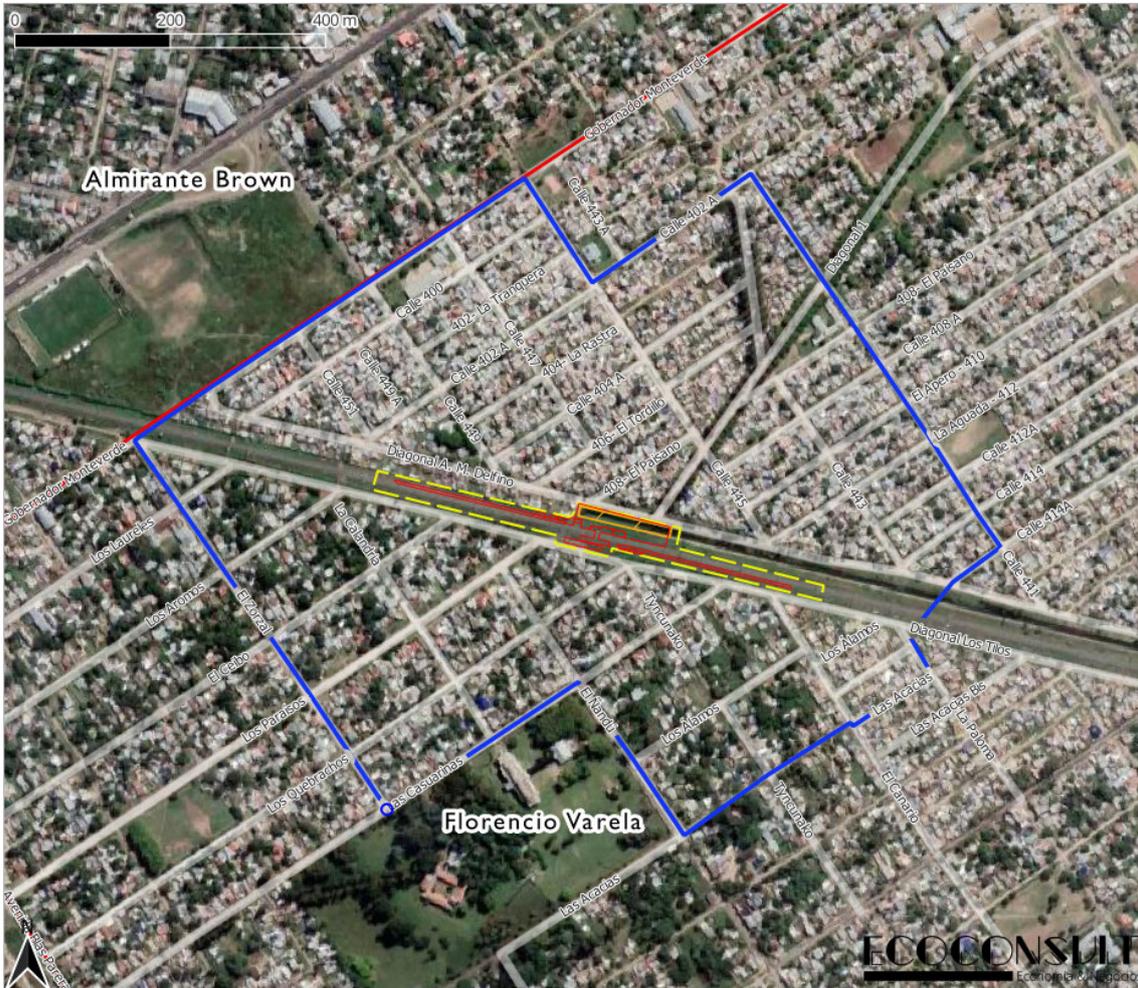
Para la determinación del Área Operativa (AO) se partió del concepto que la define como el área donde se llevarán a cabo las actividades específicas de la obra, la cual será variable a lo largo de la vía en el entorno de la Estación, pero se limitará a la franja delimitada desde el eje de entavía hasta el límite donde se ubican los principales componentes de la obra (obradores, acopio de materiales, terrenos de dominio y uso exclusivo ferroviario), extendido en 10 m permitiendo maniobras de maquinaria y estructuras provisionarias .



Demarcación de los principales puntos de obra y delimitación de área operativa con línea amarilla punteada



Respecto al Área de Influencia Directa (AID) se definió para este proyecto como una región comprendida hasta 200 metros promedio desde el área operativa pero con reducciones y ampliaciones por construcciones a uno y otro lado de la vía o barreras geográficas y /o urbanas que determinaron un polígono como puede apreciarse en la siguiente figura.



Demarcación en color azul del Área de Influencia Directa

Por último, para la determinación del Área de Influencia Indirecta (AII) se evaluó a la luz de los servicios prestados por otros ramales y servicios de transporte que se debía considerar no sólo las localidades adyacentes sino también tomar un círculo concéntrico en la futura estación, que incluye además de las localidades adyacentes , también las localidades limítrofes a las mismas y que comparten el acceso a la nueva estación, y que el tren favorecerá respecto a la calidad de vida de los habitantes y el transporte. Asimismo, las actividades económicas (proveedoras de bienes o servicios) pueden ver incrementada su demanda. Se determinó entonces un radio de 5 km desde

el punto central de la estación como zona donde serán percibidos los efectos indirectos del emplazamiento de la estación.

Esto incluye en su totalidad la localidad de Gobernador Costa del distrito de Florencio Varela y las localidades de Claypole, Don Orión y San Francisco Solano en el distrito de Almirante Brown, pudiendo abarcar parcialmente otros distritos del Gran Buenos Aires como se muestra en la siguiente figura.



Delimitación de Área de Influencia Indirecta como radio de 5 km al centro del emplazamiento.

Para la elaboración del marco normativo se identificaron las normas aplicables al Estudio en sus distintos componentes teniendo en cuenta, para su análisis, cuestiones específicas y circunscriptas al Proyecto. Las mismas se identificaron y analizaron, de acuerdo con las distintas jurisdicciones involucradas: nacional, provincial y municipal, como así también la normativa internacional de cumplimiento obligatorio para la República Argentina (RA). Dentro del marco institucional se identificaron los organismos involucrados en el Proyecto y el grado de incumbencias de los mismos en los distintos componentes que integran el presente Estudio.

Los impactos ambientales y sociales derivados del proyecto se analizaron a través de la Matriz de Impacto Ambiental cuali-cuantitativa sugerida por Vicente Conesa



Fernández-Vitora. Por intersección de los componentes de la matriz (filas y columnas), se establece la interrelación entre las acciones identificadas para la realización del proyecto y los factores ambientales y sociales susceptibles de ser afectados por dichas actividades, determinándose así aquellos impactos positivos y negativos que resultan significativos.

Para el proceso de diseño de las medidas para gestionar impactos ambientales que componen el EsIAyS, el mismo tuvo como objetivo principal evaluar y gestionar los riesgos e impactos ambientales y sociales que el proyecto pudiera generar sobre el ambiente y permite a través de la jerarquía de mitigación: anticipar y evitar los riesgos e impactos, cuando no es posible evitarlos, minimizarlos o reducirlos a niveles aceptables, una vez que los riesgos e impactos hayan sido minimizados o reducidos, mitigarlos y cuando queden impactos residuales significativos, compensarlos o contrarrestarlos, cuando sea técnica y financieramente posible. Para el presente estudio las medidas propuestas se definieron como medidas de prevención, de mitigación, restauración y compensación.

Para el diseño del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS), se realizaron un conjunto de programas o subprogramas, cada uno con sus correspondientes detalles de estándares de referencia, área de aplicación, responsables por la contratista, objetivo, metodología, alcances, acciones causantes, actividades y características, impactos, medidas, recursos necesarios e indicadores de resultados esperados, a fin de garantizar el adecuado cumplimiento de las medidas propuestas. Se propusieron fichas para la mejor gestión y seguimiento de los distintos parámetros o temas a tener seguimiento en los programas y subprogramas

4.- Resumen general del estudio

A partir de los datos obtenidos del diagnóstico ambiental y social desarrollado para el área en análisis en el Capítulo 3 del Estudio de marras, según el relevamiento realizado en el campo, se identificaron los sectores de mayor sensibilidad ambiental y social. De tal análisis se determinaron 9 polígonos sensibles que fueron rotulados por tipo de sensibilidad: alta, baja o moderada, a partir de la categorización de la siguiente tabla:

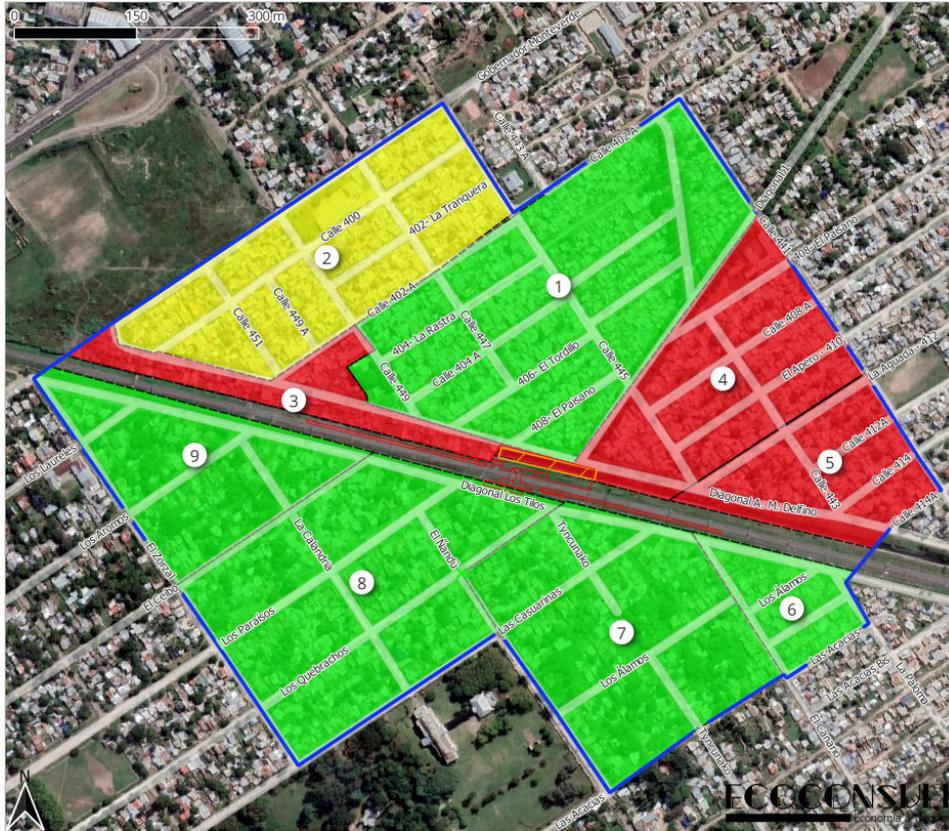
Σ Sensibilidad específica	% Sensibilidad total	Tipo de Sensibilidad
3 - 4	30 - 50	Baja
5 - 6	51 - 70	Moderada
7 - 9	71 - 100	Alta



En el Capítulo 3 se podrán encontrar cada uno de estos sitios georreferenciados, fotografiados y analizados.

<i>Nombre de polígono</i>	<i>Factor Ambiental</i>	<i>Asentamiento o informal</i>	<i>Densidad [hab/km2]</i>	<i>Hogares con NBI [%]</i>	<i>Uso del suelo</i>	<i>Sumatoria</i>	<i>Ponderación</i>	<i>Clase de sensibilidad</i>
1	0	0	0	1	1	2	0,4	BAJA
2	0	0	1	1	1	3	0,6	MODERADA
3	0	1	1	1	1	4	0,8	ALTA
4	1	0	1	1	1	4	0,8	ALTA
5	1	1	1	1	0	4	0,8	ALTA
6	0	1	0	1	0	2	0,4	BAJA
7	0	0	0	1	0	1	0,2	BAJA
8	0	0	1	0	0	1	0,2	BAJA
9	0	0	0	1	0	1	0,2	BAJA

De los 9 polígonos identificados, 4 fueron categorizados con sensibilidad baja, 1 con sensibilidad moderada y 4 con sensibilidad alta.



Resultado del análisis de sensibilidad, identificando polígonos por numeración asignada y representando en color su clase (Alta = rojo, Moderada = amarillo, Baja = verde)

Respecto a la evaluación de impactos que se desarrolló en el Capítulo 4, tuvo como objetivo analizar el conjunto de modificaciones producidas sobre los componentes y procesos del medio ambiente, negativos o positivos, como consecuencia de una intervención humana. Lo negativo o positivo del impacto se estableció en comparación a la línea de base determinada y en función a la percepción antropocéntrica de sus aptitudes y cualidades.

Como resumen de tal evaluación se presenta a continuación la Matriz de Impactos Ambientales del Proyecto. Luego, en el capítulo siguiente de este Resumen Ejecutivo se expondrán las conclusiones generales de la misma.

Referencias para la tabla:

Impactos negativos	Bajo (I menor de 25)	Moderado (I entre 25 y 50)	Alto (I mayor a 50)
Impactos positivos	Bajo (I menor de 25)	Moderado (I entre 25 y 50)	Alto (I mayor a 50)
Impactos nulos o neutros	-		



Factores Ambientales		ETAPAS DEL PROYECTO NUEVA ESTACIÓN DIAGONAL LOS TILOS																		
		Construcción															Operación y mantenimiento			
		Instalación de obradores y sitios de acopio	Circulación, operación de maquinarias y transporte de material y personal	Retiros de cercos existentes y demoliciones	Limpieza de la zona de vía y retiro de residuos	Movimiento de suelos: Remoción de capa vegetal superficial/Excavaciones	Construcción estación Diagonal Los Tilos e instalaciones complementarias	Construcción de paso peatonal bajo nivel	Renovación de infraestructura de Vías	Entubamiento de cunetas	Electrificación	Señalamiento	Tratamiento de entornos y parquización de estación Diagonal Los Tilos	Cierre de la etapa de construcción	VALOR MEDIO	Tareas de operación y mantenimiento de la estación Diagonal Los Tilos	Circulación y operación de maquinarias y transporte de pasajeros	VALOR MEDIO	MEDIA TOTAL	
Componentes del sistema receptor	Medio Físico	Geología y geomorfología	-21	-21	-22	-21	-32	-16	-30	-	-32	-	-	-	21	-19	-21	-16	-19	-19
		Suelo	-33	-33	-25	-36	-39	-36	-39	-	-36	-	-	24	26	-23	-32	-32	-32	-27
		Recurso hídrico superficial	-21	-21	-	-21	-32	-	-	-	-32	-	-	-	24	-17	-21	-24	-23	-20
		Recurso hídrico subterráneo	-19	-19	-	-21	-33	-	-33	-	-33	-	-	-	-26	-26	-16	-	-16	-21
		Aire	-28	-32	-35	-32	-33	-27	-27	-24	-24	-18	-18	-28	28	-23	-22	-35	-29	-26
	Importancia media físico		-24	-25	-27	-26	-34	-26	-32	-24	-31	-18	-18	-	15	-23	-22	-27	-25	-24
	Medio Biológico	Flora	-35	-16	-	-24	-35	-16	-16	-	-	-	-	35	35	-9	-14	-	-14	-12
		Fauna	-25	-25	-24	-25	-33	-16	-16	-24	-24	-	-	33	35	-13	-16	-21	-19	-16
		Importancia media biológico	-30	-21	-24	-25	-34	-16	-16	-24	-24	-	-	34	35	-13	-15	-	-16	-15
	Medio socioeconómico y cultural	Paisaje	-23	-24	-	-17	-22	-17	-22	-17	-17	-	-22	33	33	-10	22	22	22	6
		Modos de vida y dinámica social	-17	-31	-17	-21	-27	-25	-27	-25	-25	-25	-17	33	33	-15	35	-25	5	-5
		Empleo y actividades económicas	26	26	26	26	26	26	25	26	26	26	26	21	21	25	21	21	21	23
		Salud y Seguridad	-28	-28	-28	-28	-28	-28	-28	-26	-26	-21	-21	26	28	-18	28	-21	4	-7
		Infraestructura existente	-20	-20	-20	-22	-29	-26	-29	-20	-29	-23	-	26	26	-16	34	40	37	11
		Tránsito y Transporte	-27	-32	-24	-24	-24	-27	-27	-31	-31	-26	-	-	-	-27	47	47	47	10
Patrimonio histórico y cultural		-	-20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	3	-	-	-	2	
Importancia media sociocultural		-15	-18	-13	-14	-17	-16	-18	-16	-17	-14	-9	28	28	-9	31	14	23	7	

Matriz de impactos ambientales del proyecto



Con el objeto de prevenir y mitigar los impactos del proyecto se presentaron una serie de medidas de mitigación de manejo ambiental y social. Las medidas que se propusieron se basan en la jerarquía de mitigación y tuvieron como finalidad evitar, minimizar, restaurar o compensar los impactos negativos significativos del proyecto. La siguiente es la lista de medidas específicas que se propusieron en el marco del estudio:

CÓDIGO	NOMBRE
Medida de mitigación 1	Preservación de la calidad del suelo
Medida de mitigación 2	Minimización de la modificación de la estructura del suelo
Medida de mitigación 3	Preservación de la calidad de agua superficial
Medida de mitigación 4	Preservación de la dinámica del drenaje superficial
Medida de mitigación 5	Preservación de la calidad del agua subterránea
Medida de mitigación 6	Minimización de la generación de material particulado y emisiones
Medida de mitigación 7	Minimización de la generación de olores desagradables
Medida de mitigación 8	Minimización de la generación de ruidos y vibraciones
Medida de mitigación 9	Preservación de la flora y fauna
Medida de mitigación 10	Promoción de una adecuada gestión de los residuos
Medida de mitigación 11	Protección y preservación del paisaje
Medida de mitigación 12	Minimización de la perturbación a la circulación
Medida de mitigación 13	Preservación de la calidad de vida y dinámica social
Medida de mitigación 14	Cuidado de la salud y seguridad comunitaria
Medida de mitigación 15	Cuidado de la salud y seguridad ocupacional
Medida de mitigación 16	Preservación de la infraestructura existente
Medida de mitigación 17	Control del tránsito y transporte y preservación de la infraestructura vial
Medida de mitigación 18	Preservación del patrimonio histórico y cultural

Por último, se desarrolló el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAYs), con el objetivo de asegurar un adecuado manejo socio-ambiental durante la implementación del proyecto en todas las fases de desarrollo (diseño, construcción y operación),



mediante su aplicación de medidas de prevención, mitigación y compensación, en tiempo y forma, para prevenir, reducir, mitigar, evitar, minimizar, controlar o compensar con la mayor efectividad y eficiencia cualquier impacto socio-ambiental adverso identificado.

A partir de toda la información recabada, su interpretación, diagnóstico y posterior proceso se desarrollo el PGAYs que incluye los siguientes Programas y Subprogramas que debajo se enumeran y que dentro del Estudio en cuestión se han desarrollado.

1. Programa de manejo físico natural
 - Subprograma de calidad del aire
 - Subprograma de manejo de recurso hídrico superficial y subterráneo.
 - Subprograma de manejo de ruidos y vibraciones.
 - Subprograma de manejo de suelos.
 - Subprograma de manejo de flora y fauna.
2. Programa de manejo ambiental y social de obradores
3. Programa de manejo de sustancias peligrosas
4. Programa de manejo y disposición final de residuos y efluentes líquidos
5. Programa de manejo de material producido de obra
6. Programa de Pasivos ambientales
7. Programa de prevención y respuesta ante contingencias
 - Subprograma prevención y respuesta ante derrames
 - Subprograma prevención y respuesta ante incendios
 - Subprograma respuesta ante lluvias e inundaciones
 - Subprograma suspensión temporal de la obra por períodos prolongados e interferencias
8. Programa de capacitaciones
9. Programa de monitoreo ambiental y social
10. Programa de Higiene y Seguridad
11. Programa de uso responsable de recursos
12. Programa de abandono y cierre de obrador
13. Programa de protección del patrimonio histórico cultural
14. Programa de protección de actividades económicas
15. Programa de protección de la salud y seguridad de la comunidad
 - Subprograma de personal de seguridad
 - Subprograma de seguridad del servicio ferroviario de pasajeros
 - Subprograma de tráfico y seguridad vial
 - Subprograma de exposición de la comunidad a enfermedades



- Subprograma de integración de la perspectiva de género
- 16. Programa de código de conducta
- 17. Programa de protección de vivienda y construcciones adyacentes
- 18. Programa de comunicación, información y atención ciudadana
- 19. Programa de protección del paisaje
- 20. Programa de acción para la fase de desmovilización y recomposición
- 21. Programa de gestión de permisos
- 22. Programa de gestión de interferencias

5.- Conclusiones

Del análisis de la Matriz de Evaluación de Impacto Ambiental se concluyó que la mayoría de las interacciones entre los componentes del sistema ambiental receptor y las actividades de construcción, operación y mantenimiento de la nueva estación Diagonal Los Tilos producirán impactos negativos moderados y bajos sobre la mayoría de los componentes de los medios físico y biológico. Sobre el medio socioeconómico existirán impactos tanto positivos como negativos moderados y bajos.

Las actividades para la realización del proyecto pueden generar impactos negativos puntuales, gran parte de ellos bajos con el medio ambiente receptor, muchos de ellos temporales (que cesarán cuando finalice la acción que los produce) y aquellos que puedan resultar permanentes, pueden ser mitigados con un adecuado plan de gestión ambiental.

Cabe aclarar que hay ciertos impactos que podrán ser controlados durante el desarrollo del proyecto como el cierre de la etapa de construcción y el tratamiento de entornos y parquización. Esto implica una atenuación en la valoración media del impacto en factores como suelo, vegetación y paisaje entre otros, ya que se verían beneficiados por estas acciones.

5.1.- Etapa de Construcción

Durante esta etapa pudo observarse que los valores medios negativos obtenidos resultaron mayormente moderados para el medio ambiente receptor, aunque algunos fueron bajos; mientras que los valores medios positivos se dieron en empleo y actividades económicas y en el patrimonio histórico y cultural.

En orden de importancia los valores medios negativos obtenidos se presentan en:

Orden de importancia	Factor ambiental involucrado	Valor medio
1	Tránsito y Transporte	-27



Orden de importancia	Factor ambiental involucrado	Valor medio
2	Recurso hídrico subterráneo	-26
3	Suelo	-23
4	Aire	-23
5	Geología y geomorfología	-19
6	Salud y Seguridad	-18
7	Recurso hídrico superficial	-17
8	Infraestructura existente	-16
9	Modos de vida y dinámica social	-15
10	Fauna	-13
11	Paisaje	-10
12	Flora	-9

Valores Medios Negativos. Etapa de Construcción

5.2.- Etapa de Operación y Mantenimiento

Durante esta etapa pudo observarse que los valores medios de los impactos negativos fueron mayormente bajos, aunque algunos son moderados; mientras que los valores medios positivos se dieron en tránsito y transporte, infraestructura existente, paisaje, empleo y actividades económicas y salud y seguridad.

En orden de importancia los valores medios negativos obtenidos se presentan en:

Orden de importancia	Factor ambiental involucrado	Valor medio
1	Suelo	-32
2	Aire	-29
3	Recurso hídrico superficial	-23
4	Geología y geomorfología	-19
5	Fauna	-19
6	Recurso hídrico subterráneo	-16
7	Flora	-14

Valores Medios Negativos. Etapa de Operación y mantenimiento

5.3.- Media Total

Finalmente se determinó que los valores medios totales de signo negativo resultan mayormente bajos con el medio ambiente receptor.

Los valores obtenidos se presentan a continuación:



Orden de importancia	Factor ambiental involucrado	Valor medio
1	Suelo	-27
2	Aire	-26
3	Recuso hídrico subterráneo	-21
4	Recurso hídrico superficial	-20
5	Geología y geomorfología	-19
6	Fauna	-16
7	Flora	-12
8	Salud y seguridad	-7
9	Modos de vida y dinámica social	-5

Valores Medios Totales Negativos

Los impactos positivos del proyecto se dieron en todas las etapas, particularmente sobre el medio socioeconómico, componente empleo y actividades económicas, infraestructura existente, modos de vida y dinámica social, salud y seguridad y tránsito y transporte. En la etapa de construcción se presentaron en las acciones de tratamiento de entornos y parquización y cierre de la etapa de construcción; en la etapa de operación en la actividad de circulación y transporte de pasajeros y en las tareas de operación y mantenimiento de la estación.

La construcción de la nueva estación Diagonal Los Tilos - Línea General Roca, Ramal Constitución Gutiérrez, tiene un impacto positivo relevante para el servicio de transporte y sus usuarios, ya que permitirá prestar un servicio más eficiente, favorecerá la accesibilidad al transporte ferroviario, reducirá la congestión vehicular en las zonas aledañas y optimizará los tiempos de traslado.

6.- Organización del estudio

El Estudio se ordenó en siete capítulos y un apartado como Resumen Ejecutivo. Compilados de acuerdo con el procedimiento metodológico planteado y en concordancia con los requerimientos plasmados en los Pliegos de Condiciones Particulares (PCP) que rigió el mismo. Principalmente utilizando como referencia los requisitos del apartado 6.1.6 del Anexo de la Resolución OPDS (Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible) Nro. 492/19.

La secuencia y títulos de cada uno de los capítulos es el siguiente:

- Resumen Ejecutivo
- Capítulo 1: Introducción
- Capítulo 2: Descripción del Proyecto
- Capítulo 3: Caracterización del Ambiente



- Capítulo 4: Identificación y Valoración de Impactos Ambientales y Sociales
- Capítulo 5: Medidas para Gestionar Impactos Ambientales Y Sociales
- Capítulo 6: Plan de Gestión Ambiental y Social
- Capítulo 7: Anexos
 - Capítulo 7.1: Marco Legal
 - Capítulo 7.2: Evaluación de Impactos: Matrices Parciales
 - Capítulo 7.3: Referencias

7.- Organismos y Profesionales intervinientes

Para la realización del estudio Trenes Argentinos Infraestructura adjudicó el contrato de consultoría mediante la Compulsa Pública de Oferta 113/2021 a ECOCONSULT SA.

Datos de la Consultora:

CUIT: 30-57035143-1

Teléfono: (+54911) 3976 8257

Representante Legal: Ignacio Tomasenia

Domicilio: Lucio Meléndez 1492, (1611) Don Torcuato, Partido de Tigre. Provincia de Buenos Aires

Director del Proyecto

Dr. Antonio María Tomasenia

Representante técnico ante la OPDS

Ing. Osvaldo García (Registro en RUP Nro. 1660)

Coordinador del Área Medio Ambiental

Ing. Msc. Carlos Cañas

Coordinador del Área Socioeconómica

Dr. LA Emiliano Farberoff

Coordinadora del Área Legal e Institucional

Dra. Abogada Betina Biot