República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Nota

Número: NO-2017-03664634-APN-ACUMAR#MAD

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 14 de Marzo de 2017

Referencia: Acceso a la información EXP-ACR 72/2017. FARN, sobre Puente Osorio

A: Sra. Directora Ejecutiva Adjunta (Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN)),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en el marco del pedido de información solicitado en fecha 31/02/1917 y cuyo tramite fuera caratulado como EXPEDIENTE-ACR: 0000072/2017.

En primer lugar cabe subrayar que es política de este organismo poner a disposición de la población en general y de las organizaciones de la sociedad civil, la información actualizada en torno a los avances en el marco del Plan Integral de Saneamiento Ambiental.

Asimismo, de conformidad con los postulados esgrimidos en la Sentencia dictada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación el día 08 de julio de 2008, en la actualidad, esta Autoridad de Cuenca, agrupa su información más destacada y la pone a disposición de todos los ciudadanos con interés en obtener información detallada sobre las acciones de saneamiento llevadas a cabo en la Cuenca Matanza Riachuelo a través de su página web oficial: www .acumar . gob.ar, en constante revisión y actualización.

En relación a su pedido puntual, y a fin de dar cumplimiento con lo establecido por la Ley Nº 25.831 que regula el libre acceso a la información pública ambiental, acompañamos en copia la documentación respaldatoria pertinente.

En relación a su requerimiento al respecto de:

1. ***Si la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo ha tomado intervención en la planificación y adjudicación de la obra del Puente Osorio.***

La ACUMAR no ha tomado intervención en dichos procesos.

2. Si se han realizado estudios de impacto ambiental respecto de la obra proyectada. En caso afirmativo, indique quién realizó dichos estudios, ante quién se presentaron, si fueron aprobados, qué incidencias tendrán las obras sobre el Riachuelo y qué acciones de mitigación se prevén. Acompañe copie de los estudios y de la resolución que los aprueba.

El Estudio Técnico de Impacto Ambiental (EIA) del Puente Lacarra fue realizado por la consultora Consulbaires, con ***fecha 12 de octubre de 2016***, a pedido de Autopistas Urbanas S.A., siendo éste el promotor del proyecto.

Dicho EIA fue presentado ante el Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible (OPDS) de la Provincia de Buenos Aires y la Agencia de Protección Ambiental (APRA) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Asimismo, el día 3 de noviembre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires presentó en la Mesa de Entradas de ACUMAR la Nota-ACR N° 11591/2016 con el estudio, acreditando la oficialidad de la presentación en este organismo.

Por su parte, el día 6 de febrero de 2017 el OPDS declaró a este proyecto como "Ambientalmente Apto", bajo la Resolución N°125/17. En consonancia, la APRA emitió su Resolución RESOL-2017-60-APRA labrada el 21 de Febrero de 2017, mediante la cual otorga el Certificado de Aptitud Ambiental por un plazo de 4 años con sus correspondientes condiciones a cumplir por el titular.

En ese contexto, la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental y Social de ACUMAR, en conjunto con otras áreas competentes, analizó el EIA en detalle y generó un Informe Técnico no vinculante con comentarios y cuestiones a considerar. En términos generales, y teniendo en cuenta las características del puente descriptas en el EIA, no se han evidenciado impactos sobre el Riachuelo.

3. *Señale las características que tendrá el puente, si el proyecto fue evaluado por ese organismo y cuál es su opinión técnica y jurídica.*

De acuerdo a la información provista en el EIA, el proyecto a ejecutar constituye una nueva vinculación entre Ciudad de Buenos Aires y Lanús (Provincia de Buenos Aires), que unirá los márgenes del Riachuelo ubicándose entre el Puente La Noria y el Puente Alsina.

El Puente Lacarra conectará a C.A.B.A. con el conurbano bonaerense vinculando la Autopista Cámpora del lado de C.A.B.A. en el barrio porteño de Lugano con las Avenidas Cnel. Osorio y Gral. Olazábal en Lanús. Se trata de un cruce sobre el Riachuelo, que además debe permitir el paso de las avenidas ribereñas en ambos márgenes (Av. 27 de Febrero y Camino de la Ribera).

El proyecto optó por una estructura tradicional de puente con tablero de vigas premoldeadas pretensadas, que combina apoyos en largas ménsulas que salen de las pilas. Para ello, se prevé la utilización de 2 pilas de hormigón armado (una en cada margen) de una altura compatible con el gálibo vial, fundadas sobre sendos cabezales que descansan sobre 2 filas de pilotes, y coronadas con cantiléver de unos 15 metros de longitud hacia ambos lados. Las pilas se implantan en la ribera del cauce integrándose armoniosamente con las banquinas de las avenidas ribereñas.

El puente termina con estribos en terraplén de "tierra armada" en ambos extremos y su método constructivo consiste en ejecutar el pilotaje y cabezales. Una vez terminados se construirán las pilas y cantiléver sobre cimbras mediante terraplenes de avance *(Información extraída del ANEXO I de la resolución OPDS 125/17)*.

El proyecto fue evaluado por ACUMAR, concluyendo en la elaboración del Informe Técnico anteriormente citado remitiéndose al OPDS, a la APRA y a AUSA S.A. De los comentarios y

cuestiones a considerar allí mencionados, ACUMAR concluye que no se evidencian inconvenientes en lo técnico.

De la misma manera, se dejó asentado la escueta referencia a los impactos negativos más relevantes para la población del entorno inmediato como ser la generación de ruidos y emisiones tanto en la etapa de construcción como en la etapa de operación. En este sentido, se solicitó a AUSA S.A. la mejora de la línea de base de calidad de aire estableciendo requisitos para definir claramente el plan de monitoreo de estos factores, no sólo en la construcción sino también en la operación.

Respecto a la opinión jurídica, se informa que la Dirección de Asuntos Jurídicos de la ACUMAR tiene competencia para entender en el estudio, análisis, asistencia, ejecución de cuestiones legales, controlar la legitimidad de todos los actos administrativos que emita este organismo, no habiendo tomado intervención en el proyecto en consulta.

4. Si las obras y el puente una vez terminado afectarán el Arroyo Cildañez y/o la reserva del Lago Lugones y cómo.

El EIA no referencia posibles impactos ni al Arroyo Cildañez ni a la reserva del Lago Lugones.

5. Informe si la Provincia de Buenos Aires y/o la Nación han participado o participarán de las obras y los estudios realizados. En caso afirmativo, señale el rol desempeñado por cada jurisdicción.

De la documentación remitida a la ACUMAR acerca de este proyecto, se desprende que los promotores son el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Municipio de Lanus, ejecutando a través de AUSA S.A.

Por otro lado, el Estudio de Impacto Ambiental del Puente Lacarra fue presentado ante las autoridades competentes de cada jurisdicción a saber, OPDS y APRA, quienes tienen la potestad de emitir el Certificado de Aptitud Ambiental tras el correspondiente análisis de impactos ambientales y de requerir mayores acciones o controles para atenuarlos.

6. Todo otro dato que considere de interés

Ningún dato para aportar.

Esperamos haber podido satisfacer su demanda de información y quedamos a disposición para cualquier otra consulta que pudiera surgir.

Sin otro particular saluda atte.

Gladys Esther Gonzalez
Presidente
Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable

LA PLATA, 06 FEB 2017

VISTO el Expediente N° 2145-12135/16, las Leyes N° 25.675, N° 10.397, N° 11.723, N° 14.803, N° 14.805, N° 14.808, los Decretos N° 23/07 y N° 1152/16, la Resolución N° 3759/16 del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible; y

CONSIDERANDO:

Que la MUNICIPALIDAD DE LANUS, tramita Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado "Puente Larraca sobre el Riachuelo Nueva Vinculación CABA, partido de Lanus" a ejecutarse en el partido de Lanus;

Que a fojas 1/217 la MUNICIPALIDAD DE LANUS presenta proyecto y documentación requerida por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto tiene como objetivo mejorar la vinculación de la zona sur de CABA con el norte de Lanus, brindar un nuevo acceso a CABA, disminuir el tránsito de cargas por el Puente Alsina, favorecer el acceso de transito pesado a la red de Autopistas AUSA;

Que a fojas 218/224 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 225 es opinión de la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal -Ley N° 10.397 (Texto ordenado 2011), modificatorias y la Ley 14.808, la MUNICIPALIDAD DE LANUS se encuentra exenta del pago del arancel en concepto de Análisis y Evaluación de Estudios de Impacto Ambiental previsto en la Ley N° 14.808;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 14.803 modificada por Ley N° 14.805, y por el Decreto N° 23/07;

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. N° 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Por ello,

EL COORDINADOR EJECUTIVO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL DEL ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado "Puente Larraca sobre el Riachuelo Nueva Vinculación CABA, partido de Lanus" a ejecutarse en el partido de Lanus, presentado por la MUNICIPALIDAD DE LANUS, 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 1º, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I que pasa a formar parte integrante de la presente disposición.

ARTÍCULO 3°. Dejar expresamente establecido que, de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal -Ley Nº 10.397 (Texto ordenado 2011), modificatorias y Ley 14.808, la MUNICIPALIDAD DE LANUS 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.

astón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DES. Nº 223/16

RESOLUCION N° 1 2 5 / 1 7 - -

LIC. Juan José PALADINO
Coordinador Ejecutivo de Fiscalización Ambiental
Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible

CDI

DOCUMENTO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Corresponde Expte. N° 2145-12135/16
Proyecto **"Puente Lacarra sobre el Riachuelo Nueva Vinculación CABA"**. Partido de Lanús.

ANEXO I

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, transcripta del Estudio de Impacto Ambiental:

El proyecto a ejecutar constituye una nueva vinculación C.A.B.A. – Lanús, en la intersección de la AU7 (Autopista Héctor J. Cámpora) con el Riachuelo. La obra dará continuidad y vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense es un puente que conecta los barrios de Lugano y Lanús, vinculando la Autopista Cámpora en lado Capital Federal con las avenidas Cnel. Osorio y Gral. Olazábal en la provincia de Buenos Aires.
Este puente permite conectar el centro de Lanús con la autopista mencionada y en poco tiempo con la Autopista 25 de Mayo y llegar al centro porteño.

El área de estudio muestra que actualmente, los territorios incluidos, insertos en las comunas sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios linderos al Riachuelo en la provincia de Buenos Aires, solo se encuentran unidos vehicularmente por el Puente Alsina, que es quien establece la continuidad entre Av. Sáenz y Av. Remedios de Escalada de San Martín.
La nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre los puentes La Noria (al suroeste del mismo) y por el Puente Alsina (al noreste).

Los objetivos a cumplir con el nuevo puente son:

- Mejorar la vinculación de la zona sur de C.A.B.A. con el norte de Lanús.
- Brindar un nuevo acceso a C.A.B.A.
- Disminuir el tránsito de cargas por el Puente Alsina.
- Favorecer el acceso de tránsito pesado a la Red de Autopistas de AUSA.

- ✓ Se espera en circulación sobre el Nuevo Puente un volumen aproximado de 700-800 vehículos por Hora Pico y por sentido de circulación.
- ✓ Se evalúa que entre un 10% y un 20% de este tránsito estará compuesto por Camiones,
- ✓ Se prevé una leve asimetría entre los dos sentidos de circulación, con una mayoría de tránsito dirigiéndose hacia Capital por la mañana y volviendo hacia Provincia por la tarde.
- ✓ Se considera que el Nuevo Puente funcionara esencialmente (entre un 70 y un 90% del tránsito) con los ejes viales ubicados al Norte y al Este. (la avenida 27 de febrero y AU. Cámpora, lado CABA y Calle Osorio y Carlos Pellegrini, lado Lanús).

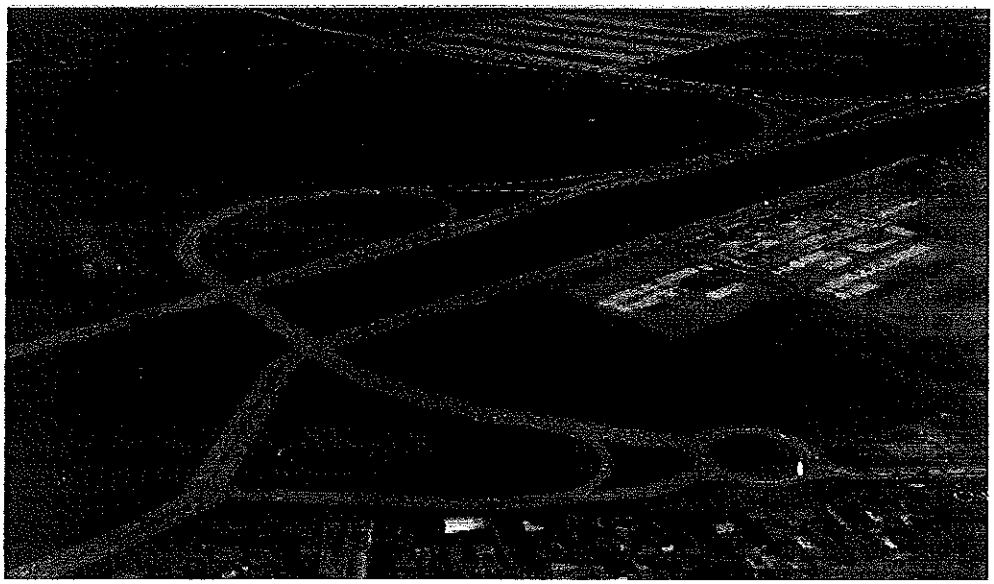
Las obras físicas para la construcción del proyecto incluyen una serie de acciones de las cuales las más significativas a los efectos de la Evaluación Ambiental son:

- Terraplén con compactación especial
- Desmonte, destronque y limpieza del terreno
- Demolición de pavimentos existentes
- Repavimentación con concreto asfáltico

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

- Calzada de hormigón simple en ramas
- Colocación de cartelería y señalización
- Construcción de veredas
- Tratamiento paisajístico compensatorio en sectores remanentes
- Iluminación
- Construcción y /o retiro de colectoras y viaductos (ramas)
- Muros en ramas



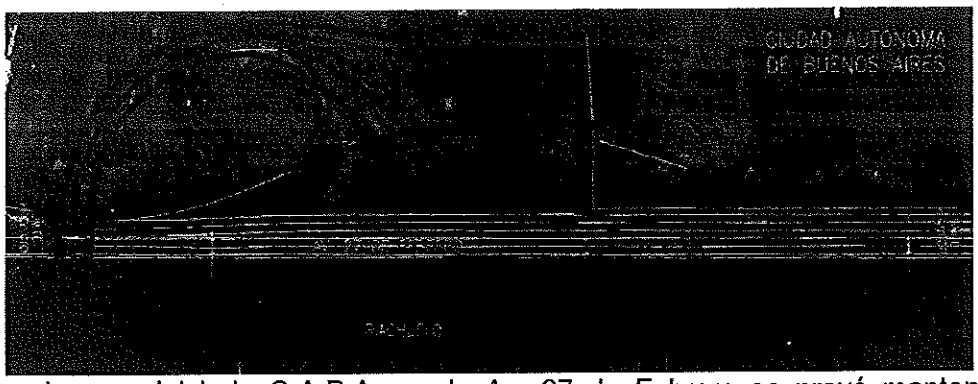
Puente y zona de influencia

El área de desarrollo del proyecto, es de aproximadamente 13 Has, para su realización se estiman 24 meses, siendo la vida útil con un horizonte estimado en 50 años.

ión Diego CUACCI
ORDINACIÓN EJECUTIVA
SCALIZACIÓN AMBIENTAL
Nº 223/16

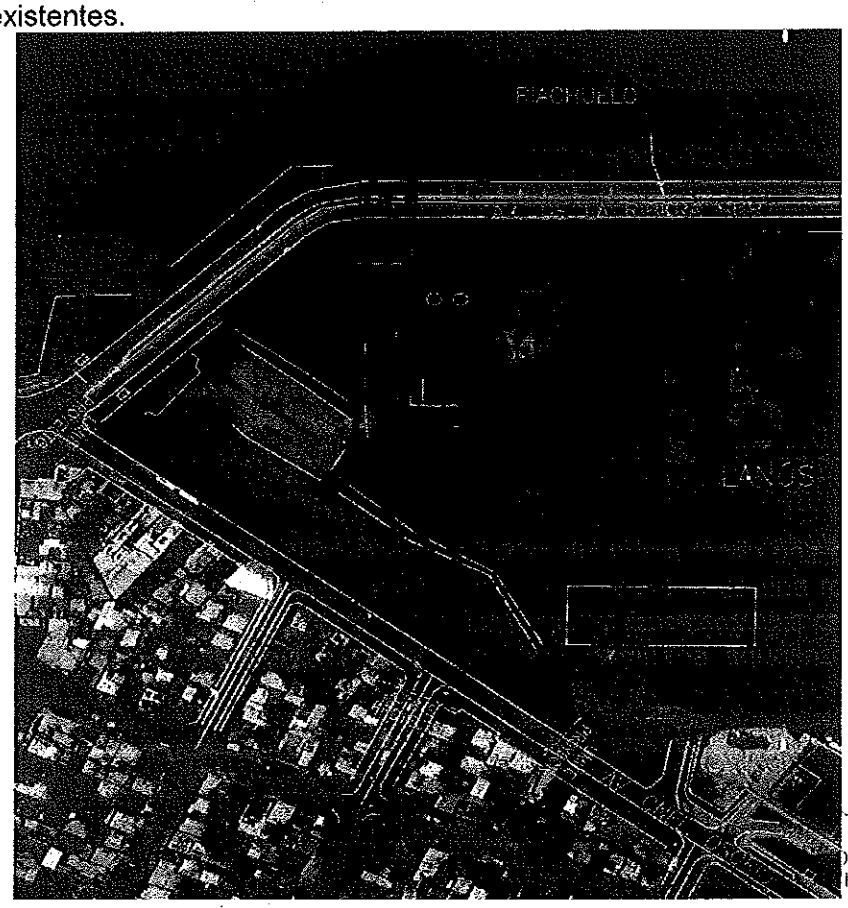
CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Para el nuevo puente se adoptan dos calzadas de 7 m de ancho (cada una de 2 carriles de 3,50 m por mano), con una isleta de separación de 1,60 m y perfil a dos aguas con pendiente transversal del 2% hacia bordes externos. Ambas márgenes cuentan con banquina de 1,50 m, media defensa de tipo New Jersey y vereda peatonal de 1,80 m de ancho libre.



Como se observa del lado C.A.B.A., en la Av. 27 de Febrero se prevé mantener los 3 carriles por sentido de circulación que tiene actualmente. Para la rama que conecta el nuevo puente con dicha avenida en sentido a la Capital Federal, se prevé la construcción de un puente mano al centro.

Del lado opuesto del Riachuelo, en el partido de Lanús, se proyecta una rotonda sobre la calle Cnel. Osorio, al inicio del terraplén de acceso al nuevo puente, y una rama de giro a la derecha para vincular directamente con la Avenida Ribereña a aquellos vehículos que provienen de la C.A.B.A. En la Av. de la Ribera se mantienen los 2 carriles por sentido de circulación existentes.



Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

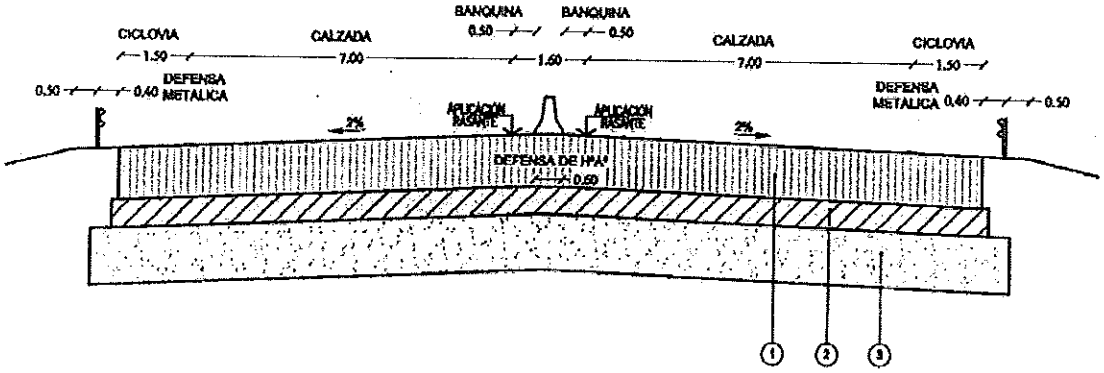
CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

PAVIMENTOS

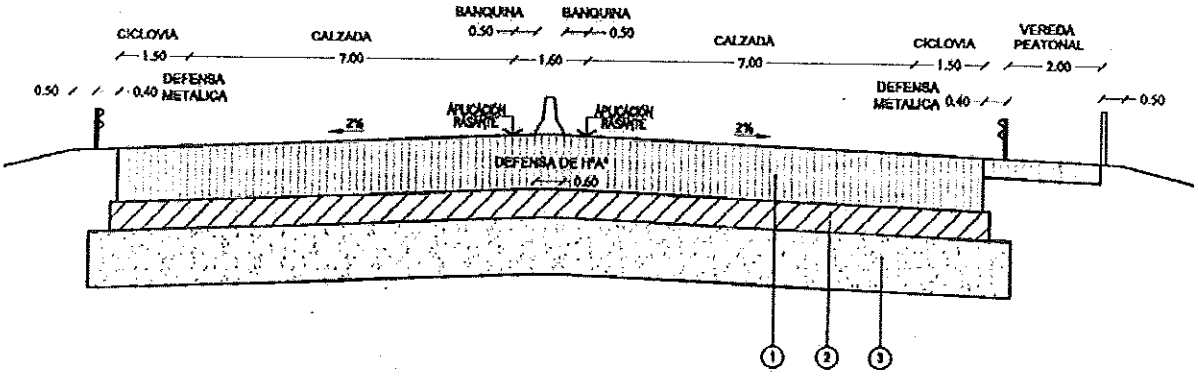
En cuanto a la estructura de las calzadas a construir, se prevén pavimentos de hormigón para los accesos a los puentes, ramas y colectoras (avenidas ribereñas).

La estructura contempla una losa de hormigón de 28 cm de espesor, sobre una subbase de hormigón pobre de 15 cm de espesor, apoyados sobre una subrasante con compactación especial en los últimos 30 cm.

EN ACCESO A PUENTE LADO CAPITAL



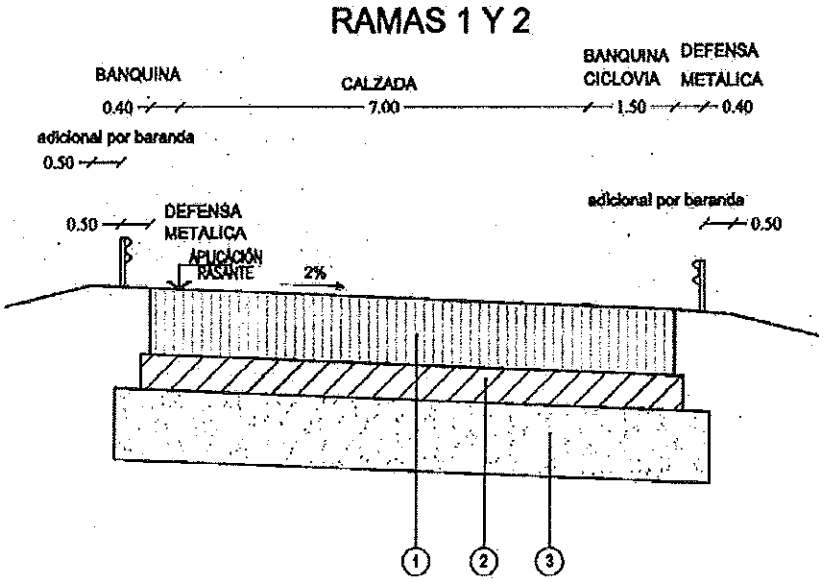
EN ACCESO A PUENTE LADO LANUS

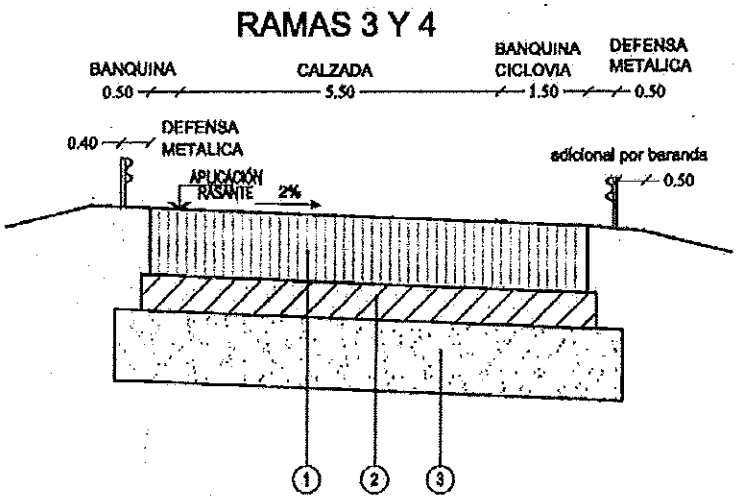


1. Calzada de H° simple, de cemento portland σc>315kg/cm2, en ancho indicado y espesor de 28cm
2. Subbase de H° pobre Clase H-8, en ancho indicado y espesor de 15cm
3. Preparación de la subrasante, con suelo seleccionado, en ancho indicado y espesor de 30cm

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL





(1) Calzada de Hº simple, de cemento portland σc>315kg/cm2, en ancho indicado y espesor de 28cm

(2) Subbase de Hº pobre Clase H-8, en ancho indicado y espesor de 15cm

(3) Preparación de la subrasante, con suelo seleccionado, en ancho indicado y espesor de 30cm

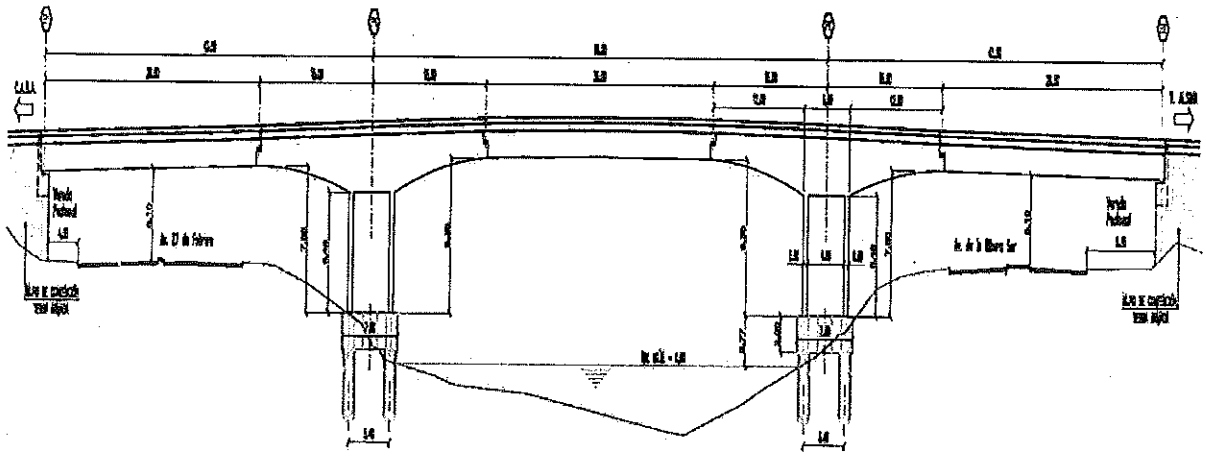
Estructura de Pavimentos en ramas

ESTRUCTURA DEL PUENTE PRINCIPAL

Se trata de un cruce sobre el Riachuelo, que además debe permitir el paso de las avenidas ribereñas en ambas márgenes (Av. 27 de Febrero y Camino de la Ribera).
Se utiliza, para resolver el problema una solución "tradicional" de puente con tablero de vigas premoldeadas pretensadas, combinada con apoyos en largas ménsulas que salen de las pilas. Esta constituido por 2 pilas de hormigón armado (una en cada margen) de una altura compatible con el gálibo vial, fundadas sobre sendos cabezales que descansan sobre 2 filas de pilotes, y coronadas con cantilévers de unos 15.00 m de longitud hacia ambos lados. Las pilas se implantan en la ribera del cauce integrándose armoniosamente con las banquinas de las avenidas ribereñas.

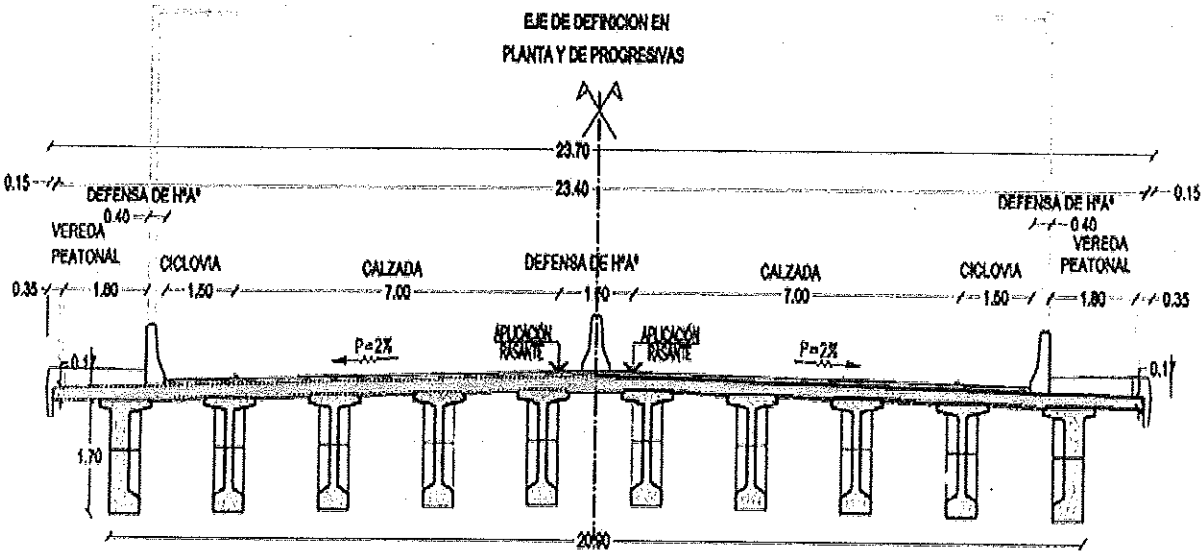
Gaston Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Vista lateral del puente de conexión de la AU.7 con Lanús

Estos grandes voladizos contienen el tablero del tramo central y el de los tramos laterales, ambos formados por 10 vigas de 1.70m de altura. Los voladizos son de hormigón pretensado y están formados por nervios longitudinales en correspondencia con las vigas del tablero.



Corte del tablero del puente de conexión de la AU.7 con Lanús

Los cantilévers arrancan en las pilas y se desarrollan a ambos lados de las mismas, logrando de esta manera el equilibrio entre el tramo central y los tramos laterales.
Para estos últimos se adopta una longitud compatible con el gálibo horizontal necesario para las avenidas ribereñas y un gálibo vertical carretero de 5,10 m. Las vigas apoyan a media madera sobre los extremos de los voladizos. La estructura se completa con una losa hormigonada in situ con continuidad, entre las losas de aproximación. En las líneas de tablero se ha introducido una ligera curvatura, para lograr un aspecto de arco rebajado.

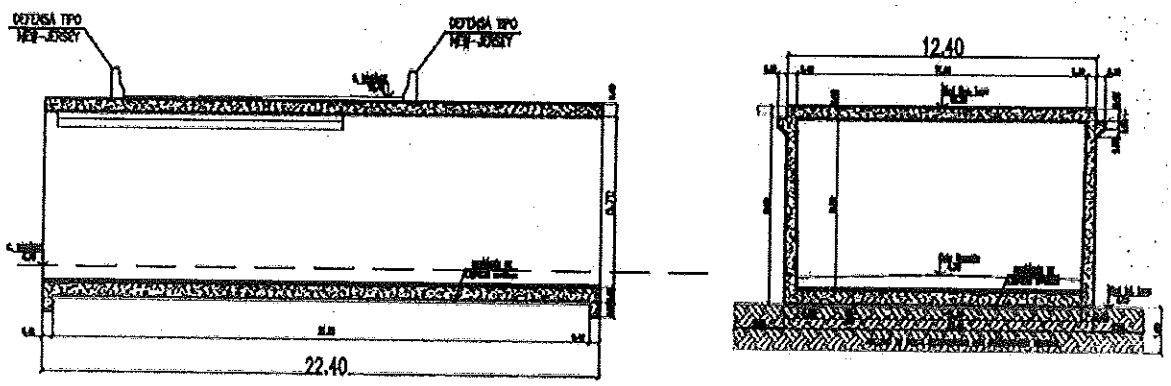
Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

El puente termina con estribos en terraplén de "tierra armada" en ambos extremos y su método constructivo consiste en ejecutar el pilotaje y cabezales y una vez terminados se construirán las pilas y cantilevers sobre cimbras mediante terraplenes de avance.
Por último, se montarán las vigas mediante grúa y/o viga de lanzamiento completándose con una losa del tablero.

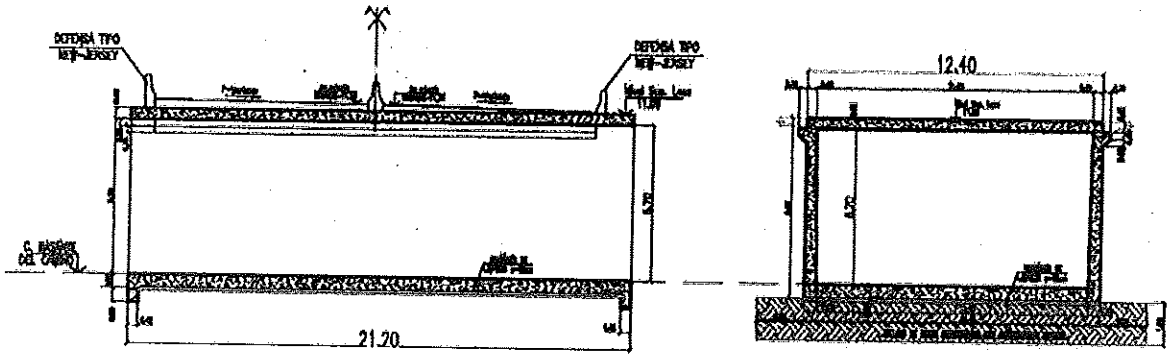
PUENTE CAJON

El cruce de la Rama 1 con la Avenida 27 de Febrero, se resuelve con una estructura de marco cerrado tipo cajón, de 12,40 m de luz, 22,40 m de largo y altura interna de 5,70 m.
Los espesores son: 0,40 m de losa superior, 0,50 m de losa inferior y 0,45 m de espesor de paredes.



Esquema del Puente 1 Rama 1, sobre la Av. 27 de Febrero

La estructura que vincula el recinto de estacionamiento con el Parque Roca, es otro cajón de 21,20 m de longitud y con la misma sección del cajón anterior.



Esquema del Puente 2 Rama 1, para futuro paso

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

II. LOS PRINCIPALES IMPACTOS DE SIGNIFICANCIA E IMPLICANCIA AMBIENTAL IDENTIFICADOS EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PRESENTADO SE TRANSCRIBEN A CONTINUACIÓN:

Acciones del proyecto durante la Etapa Constructiva:

- Limpieza zona de obra.
- Radicación de obradores y áreas de servicio.
- Tránsito de maquinarias por calles existentes
- Excavaciones
- Actividades de revitalización y puesta en valor de espacios públicos en áreas de borde
- Construcción de veredas.
- Transporte de tierra.
- Relocalización de infrestructura existente.
- Construcción de infraestructura adicional.
- Disposición de materiales sobrantes generación de residuos.

- Ruidos molestos al vecindario. se producirá un aumento en el nivel sonoro en el área de influencia directa de la obra.
- Trastornos a los vecinos durante la obra. Asimismo, el acceso de equipos, mano de obra, insumos y extracción de suelos excavados, como acciones directas de la obra, generarán otros trastornos a los vecinos durante la obra tales como: incremento de emisiones a la atmósfera de contaminantes de motores diesel, material particulado, vibraciones, presencia de barro en días de precipitaciones, dificultades de acceso a sectores del barrio, convivencia forzada con los obradores, entre otros.
- Restricciones al tránsito vehicular y peatonal. Traerá aparejado distintos trastornos en la circulación, como ser interrupción temporaria y parcial del tránsito, interferencias temporales a la circulación peatonal, riesgo de accidentes a peatones y vecinos, trastornos al funcionamiento de establecimientos comerciales, inconvenientes y/o restricciones a las líneas de colectivos, interferencia con redes y eliminación de árboles existentes.
- Interferencias de las obras con las empresas prestadoras de servicios.
- Interferencias temporales a la circulación peatonal que pudieran plantearse en las veredas.
- Eventual eliminación de árboles existentes en el tramo de obra.
- Aumento de la contaminación del aire en las cercanías de la obra: aumento del nivel de material particulado (polvo, emisiones de motores diesel de maquinaria, mayor emisión por los congestionamientos).
- Gestión de residuos con un eventual potencial contaminante de los residuos provenientes de las tareas de mantenimiento (estopas, grasas, lubricantes).
- Eventual potencial contaminante de suelos y aguas de excavación.

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Acciones del proyecto durante la Etapa de funcionamiento

- Funcionamiento Ramas
- Funcionamiento infraestructura adicional.
- Funcioamiento de espacio público en áreas de borde.
- Funcionamiento tejido urbano afectado.
- Generación de residuos.

Calidad del aire: En general no se presentan situaciones de impacto negativo, a excepción de la derivada del mayor flujo de tránsito que podría registrar el área como consecuencia de la obra la apertura donde se podrá observar impacto negativo, directo y compatible sobre la calidad del aire.
Nivel Sonoro: La habilitación del intercambiador, si bien tendrá una magnitud estimada como alta, se considera que no modificará de manera importante las condiciones ctuales previéndose que la ordenación y agilidad del tránsito a que dé lugar contribuirán a mejorar las condiciones actuales y a disminuir la contaminación por ruido.

III. Las medidas mitigadoras para los principales impactos negativos identificadas en el Estudio de Impacto Ambiental se encontrarían representadas por:

- Ruidos molestos al vecindario Se ha establecido al respecto un Plan de Monitoreo de Calidad del Aire. Antes del comienzo de las obras, se aislarán los lugares afectados mediante la colocación de cercos y vallados, los que contribuirán a reducir estos riesgos y minimizar la emisión de contaminantes gaseosos, de partículas y de ruidos. La obra contará con una programación de sus operaciones que permitirá el trabajo con equipos y horarios adecuados minimizando la generación de ruidos que resultaran molestos al vecindario.
- Se ha establecido para ellos cartelería y señalización indicativa y medidas de protección vial. Antes del comienzo de las obras, se aislarán los lugares afectados mediante la colocación de cercos y vallados, los que contribuirán a reducir estos riesgos y minimizar la emisión de contaminantes gaseosos, de partículas y de ruidos.
- Restricciones al tránsito vehicular y peatonal: Se instalarán cercos y vallados y demás medidas de seguridad y señalización preventiva.
- Interferencias: Durante la etapa Constructiva se acordará con las empresas prestadoras de los distintos servicios la relocalización de aquellos que pudieren resultar afectados por las obras.
- Interferencias temporales: Se tendrá especial atención al restablecimiento de las condiciones normales de circulación peatonal minimizando las molestias a vecinos y linderos. Las mismas estarán debidamente señalizadas a fin de evitar accidentes y molestias a los usuarios.

Jón. Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DELEGADA RES. Nº 223/16

SERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

- Afectaciòn de Arbolado: se ha considerado la menor afectación aplicando los conceptos y criterios expuestos en el Subprograma de Conservación y Protección de la Naturaleza, y lo referente a la protección y restitución del arbolado urbano. Se solicitará la autorización a la Dirección General de Parques y Paseos.
- Estos parámetros, su seguimiento y control, serán monitoreados de manera particular y en relacióncon las condiciones climáticas como se indica en el Plan de Control yMonitoreo de Calidad del Aire.
- Se cuenta con un programa de gestión de Residuos.
- Se realizará una verificación y un control de los suelos y aguas extraídos, producto de las excavaciones, y se gestionará su transporte, tratamiento y disposición final.
- Se establecerán medidas concretas de manejo y control del contacto humano con gases nocivos, suelos y aguas freáticas y del transporte, tratamiento y disposiciónfinal de los mismos. Las medidas respecto al contacto humano se encuentran relacionadas con la aplicación de la legislación vigente en materia de Seguridad eHigiene, Ley Nacional Nº 19.587 y Decreto Nº 911/96
- Los efectos sobre el paisaje urbano, producto de la colocación de cercos y vallados, se atenuarán lo máximo posible, tanto en las obras como en los obradores. Se minimizará la extracción y/o se relocalizarán las especies arbóreas y/o arbustivas ornamentales que existen.

IV. Plan de Gestión Ambiental:

El PGA detalla los métodos específicos a ser empleados, incluye los programas a ser desarrollados para el control del impacto ambiental en el área durante la etapa de construcción de la obra.
Las tareas planificadas en el PGA se consideran en función de evitar, mitigar y controlar los efectos negativos y potenciar los efectos positivos que de su ejecución surjan.

PROGRAMA PREVENTIVO

- Subprograma de prevención del daño ambiental
- Subprograma de higiene y seguridad de obra
- Subprograma de capacitación ambiental
- Subprograma de difusión a la Comunidad
- Subprograma de Paralización de Obra

PLAN DE RELACIONES CON LA COMUNIDAD

PROGRAMA DE CONTROL

- Plan de control y monitoreos de aguas subterráneas.
- Plan de control y monitoreos del suelo y subsuelo.
- Plan de control y monitoreo de la calidad del aire, ruidos y vibraciones.
- Plan de control de fugas y escapes.

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

- Plan de control y monitoreo de ruidos.
- Plan de control y monitoreo de vectores.
- Programa de alertas climáticas.

PROGRAMA CORRECTIVO

PROGRAMA DE GESTION DE RESIDUOS

PROGRAMA DE CONTINGENCIA

- Plan de contingencia de riesgos físicos
- Plan de contingencia ante incendios
- Plan de contingencia ante accidentes
- Plan de contingencia respecto de redes y servicios
- Plan de contingencias para vuelcos y/o derrames
- Plan de seguridad de acceso a la obra.

V. Se deberá dar cumplimiento a los siguientes condicionamientos:

1. El Municipio de Lanus deberá contar, previo a la ejecución del proyecto, con las autorizaciones debidamente autenticadas de organismos provinciales y nacionales competentes. Asimismo deberá remitir copia del Convenio de cesión entre la Dirección General de Fabricaciones Militares y el municipio.
2. La firma AUSA deberá presentar un Plan de ordenamiento vial aprobado por el municipio. Coordinar alternativas 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; sobrecarga de la infraestructura de transporte público y privado, con el consecuente congestionamiento en arterias de mucho tránsito; inconvenientes para acceder a los centros de salud y educación.
3. El Municipio de Lanus deberá garantizar que la Adjudicataria de las obras implemente acciones de divulgación, en los medios de comunicación local de mayor alcance, a la población del área de influencia, como así también encuentros, consultas y/o reuniones 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; interrupción en la prestación de servicios básicos (agua, luz, gas, cloacas, etc.); modificación de la circulación peatonal.
4. La contratista deberá contar con un **Plan de Gestión Ambiental específico para este proyecto,** el cual deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Organismo, garantizando una efectiva articulación con las políticas de Higiene y Seguridad Laboral. Se incluirá el Plan de Monitoreo y Plan de Contingencias. El Plan de Gestión 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.

Gastón Diego CUACC
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DELEGADA RES. Nº 223/16

DOY FE QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

5. La firma AUSA deberá implementar un Plan de manejo y mantenimiento de las obras a realizar.

6. Realizar el diseño, implementación y seguimiento de los procedimientos a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente (gasoductos, electroductos, desagües cloacales, red de agua potable, etc.). Adjuntar las autorizaciones correspondientes para cada caso y puntos críticos de cruce de servicios sobre terrenos públicos y privados. Dar intervención inmediata a las Empresas y/o Organismos competentes y señalizar adecuadamente, en caso de detectar instalaciones enterradas.

7. De utilizar suelo seleccionado, indicación los sitios de extracción de los mismos, los que deberán dar cumplimiento a lo enunciado en el Decreto Provincial N° 968/97, reglamentario de la Ley Nacional N° 24585.

8. Implementar una adecuada gestión de residuos sólidos y semisólidos. Caracterizarlos y establecer su correcto almacenamiento transitorio, transporte, tratamiento y disposición final acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires y sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al Decreto 806/97, reglamentario de la Ley 11.720 para el caso de residuos de características especiales.

9. 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, a partir del inicio de las obras. De existir residuos especiales que se generen por remoción de suelo durante zanjeos y perforaciones, se deberá acreditar su disposición transitoria, tratamiento, transporte y disposición final en el marco de lo exigido por la normativa provincial ambiental vigente.

10. Presentar ante este Organismo Provincial, en forma previa a la ejecución de las tareas de readecuación, renovación y construcción de obras, un Plan de procedimientos específico cuyos lineamientos ambientales contemplen sistemas constructivos que impliquen menores riesgos en su manipuleo, generen un mínimo de perturbaciones en cursos de agua y se identifiquen las medidas de mitigación a implementar para los impactos negativos generados.

11. Contar con las autorizaciones de los Organismos competentes, para las modificaciones en obras existentes, de considerarse la obstrucción y/o anulación de la sección de cauces, cuyas acciones deberán incluirse en el Plan de procedimientos solicitado en el punto anterior

12. Implementar adecuada gestión de los residuos asimilables a domiciliarios generados durante la construcción, que una vez acondicionados se remitirán a lugares habilitados por el municipio.

13. Se deberá hacer un seguimiento del agua vertida al recurso superficial para evitar arrojar agua con restos de combustibles y otros contaminantes.

14. Para la instalación de obradores, la firma adjudicataria deberá solicitar autorización al Municipio de Lanús y CABA, previo al inicio de las obras, indicando su ubicación definitiva, así mismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las actividades a desarrollar en los mismos.

15. De instalarse plantas de elaboración de hormigón para el desarrollo de este proyecto, deberán cumplimentar todas las normas de seguridad, obtener los

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
Firma Delegada Res. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

permisos correspondientes y contar con una memoria descriptiva de sus instalaciones con indicación en croquis y gestión integral de la misma.

16. De instalarse **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 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.
17. Se deberá presentar un plan de forestación que contemple compensar y controlar todas las especies forestales afectadas, dañadas o muertas. En caso de no poderse ubicar los ejemplares en zona de camino, se deberá acordar con el municipio correspondiente o los frentistas de la obra la ubicación de las mismas. Adjuntar copia del acuerdo.
18. **En un plazo de 90 (noventa) días** a partir del otorgamiento de la presente declaración, se deberá presentar un Plan de procedimientos que contenga las determinaciones analíticas correspondientes a agua superficial, suelo, sedimentos de fondo sin perturbar, en puntos representativos de la Traza del proyecto antes de proceder a su remoción, y que contemple las acciones propuestas en caso de que, de la caracterización de los mismos surgiera que revisten carácter de especial, en el marco de la legislación vigente en la materia.) Deberán adjuntarse los protocolos de análisis correspondientes según Resolución Nº 41/14 e indicar las conclusiones surgidas. En función de los resultados obtenidos se procederá a implementar las medidas que se consideren oportunas.
19. En caso de utilizar equipos flotantes durante la construcción de la obra, iluminarlos y señalizarlos de acuerdo a lo que indiquen las reglamentaciones vigentes. Se deberá comunicar a las Autoridades Competentes los períodos de operación con la debida antelación. Asimismo se deberá contar con balizamiento nocturno.
20. AUSA deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental en caso de producirse cambios en las condiciones de base, modificación de las obras descriptas en el presente, nuevas interferencias en el entorno y/o revaloración de impactos, entre otros.
21. En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, se 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.
22. **Informar a este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, el inicio de la obra en su etapa constructiva, 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.

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
OPDS DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Observaciones:

1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por el Municipio de Lanus, la que posee carácter de Documento Público.
2. La presente Declaración se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem I.
3. 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.
4. En caso de inconvenientes de carácter técnico que imposibiliten la medición de algunos de los parámetros previstos en el Plan de Monitoreo aprobado, deberá informarse a este Organismo de Estado en forma inmediata las razones que dieran lugar a los mismos.
5. De ser necesarias obras de dragado, deberá evaluarse presentando un Estudio de Impacto Ambiental específico para dichas obras.
6. AUSA 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. Promover una rápida y adecuada restauración definitiva de las condiciones post-construcción. Desmantelar cualquier estructura temporaria de apoyo a la construcción de la obra.
7. **El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.**
8. El Municipio de Lanus deberá comunicar y acreditar ante este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
9. Cabe mencionar la vigencia del artículo 22 de la Ley General del Ambiente Nº 25.675, el que refiere a la contratación de un seguro de entidad suficiente para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que en su tipo pudiere producir, de conformidad con la normativa dictada a tal efecto por la Superintendencia de Seguros de la Nación y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.
10. El Municipio de Lanus deberá arbitrar los medios para que la Contratista 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/

Ing. PATRICIO MARRANGHELLO
Director Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental
Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

COORDINACIÓN EJECUTIVA DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL.

Alstón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

ANEXO I

1. Cumplir con la Ley N° 1.540 y Decreto Nº 740/07.

2. Reducir los niveles de ruidos y vibraciones de todas las maquinarias y vehículos utilizados, mediante la utilización de dispositivos adecuados.

3. Desarrollar las actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones molestas en horarios adecuados y donde se cause el menor impacto negativo posible.

4. Cumplir con la Ley Nº 1.356 y Decreto Reglamentario Nº 198/06.

5. Acondicionar las vías de circulación dentro del predio de la obra para mitigar la generación de material particulado.

6. Realizar la carga y descarga de insumos dentro del predio del obrador, y no permitir el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía pública en las inmediaciones de la obra.

7. Instalar todos los vallados, señalizaciones, cintas de seguridad, alarmas y carteles indicadores necesarios para evitar daños y perjuicios sobre los peatones y vehículos que circulan por la vía pública.

8. Seleccionar el itinerario de los vehículos de carga compatibilizando sus características y el tipo de carga, con las vías de circulación y el volumen de tránsito, de forma tal de respetar las normas de circulación.

9. Construir la zona de ingreso y egreso de vehículos con un radio de giro tal que se genere un espacio para la ocupación de vehículos en espera fuera de los carriles de circulación de las calles que limitan el emprendimiento.

10. Contar con un sistema de señal sonora y visual, para indicar el ingreso y egreso de los camiones en la zona de acopio de materiales con el objeto de minimizar el riesgo de accidentes con peatones. Dicho sistema deberá cumplir con los requisitos establecidos por la Ley Nº 1.540.

11. Luego de producirse el desmantelamiento del obrador, la zona ocupada por el mismo deberá quedar en iguales condiciones que previo a su instalación.

12. Contar con las autorizaciones de la Dirección General de Registros de Obras y Catastro y de la Dirección General Ordenamiento del Espacio Público para la ocupación de la vía pública.

13. No permitir vehículos en espera con el motor funcionando.

14. Verificar antes de la partida del camión cargado desde o hacia la obra, la adecuada aplicación de resguardos físicos para evitar derrames, voladuras, caídas, desprendimientos así como riesgos de sobrepesos y desplazamiento.

15. Cumplir con la Ley 216 y modificatorias, respecto a la circulación de camiones cuyo peso excedan las 12 toneladas.

16. Contar con Plan de Contingencia para casos de Incendio, Explosión, Derrames y Derrumbes firmado por profesional idóneo. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.

17. Poseer Plan de Contingencias en caso de derrame de residuos o sustancias peligrosas teniendo en cuenta las recomendaciones establecidas en las Hojas de

Seguridad de las sustancias Químicas utilizadas. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.

18. Contar, en forma previa al inicio de la obra, con planos y toda otra información necesaria para detectar y evitar las interferencias con servicios públicos, así como con lo relacionado al cumplimiento con las condiciones contra incendio y medios de salida, según el Código de la Edificación.

19. En caso de corresponder, acordar cronogramas de cortes con empresas de servicios públicos.

20. Se deberán tomar los resguardos necesarios a fin de evitar la descarga de residuos de materiales, especialmente los provenientes del lavado de hormigoneras, a la red pluvial.

21. Realizar el acopio o depósito temporario de hidrocarburos, pinturas, solventes, lubricantes, etc. en un sector delimitado, techado, con solado no absorbente y con pendientes y barreras adecuadas para evitar derrames e infiltraciones en el suelo.

22. En caso de que las características organolépticas del suelo extraído permitan presumir la existencia de contaminantes, se deberá analizar el mismo y presentar los resultados ante la Autoridad de Aplicación, quien determinará la forma correcta de gestionar el suelo contaminado.

23. Documentar y archivar la recepción en el sitio de disposición final del material producto de la excavación.

24. Contar con un Plan de Gestión de Residuos, que contemple la estricta separación por tipo, establezca las formas de manipulación, almacenamiento, transporte, frecuencias, disposición y/o recolección dentro del marco normativo vigente en la materia.

25. Realizar la segregación y disposición de los residuos con características peligrosas en lugares previamente identificados, debiendo documentar y archivar los Manifiestos de retiro extendidos por empresas transportistas y tratadoras habilitadas.

26. Cumplir con lo previsto en los Art. 29° y 30° del Decreto N° 2020 reglamentario de la Ley 2214 por el tiempo que demande la construcción del emprendimiento, respecto de los residuos peligrosos.

27. Cumplir con la Resolución N° 550/11 de la Superintendencia de Riesgo de Trabajo ante la existencia de trabajos de demolición y/o tareas de excavación de subsuelos y submuración.

28. La ubicación de los obradores deberá generar la mínima interferencia con la circulación vehicular y peatonal, tanto por las actividades propias como para la circulación de acceso al mismo.

29. Cumplir con la Ley N° 11.843 para Control de Roedores y con la normativa legal vigente en lo que respecta a Control de Vectores.

30. En caso de encontrarse durante la obra hallazgos de objetos de valor material, científico, artístico o arqueológicos deberá tomar las medidas necesarias a fin de asegurar su valor patrimonial y deberá dar intervención al área de competente del GCABA.

31. El Contratista deberá dar cumplimiento a las medidas de mitigación propuestas y el Plan de Gestión Ambiental presentado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado.

32. En caso de requerir tareas de dragado y/o remoción de barros en el lecho del río, deberá presentar informes ambientales complementarios para tales tareas, previo a su ejecución.

33. Se deberá tener en cuenta la observación realizada por la Dirección General de Espacios Verdes por Informe IF- 2016-24165780-DGEV, respecto a la intervención del arbolado preexistente.

34. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas mediante Nota N° NOTA-2016-26243621-DGPLUR por la Dirección General de Planeamiento Urbano.

35. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas mediante Nota N° NO-2016-26386488-DGSPLU por la Dirección General de Sistema Pluvial.

36. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas mediante Nota Nº NO-2016-25519034-UPEPH por la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico.

37. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas según Nota SSPYVN Nº 667/2016 la Dirección Nacional de Vías Navegables.

38. Se deberá tener en cuenta lo manifestado por la Dirección General de Planificación de la Movilidad mediante Informe N° IF-2016-24916054-DGPMOV, y la Dirección General de Tránsito y Transporte mediante NO-2016- 25716481-DGTYTRA, donde se deja constancia que el proyecto deberá contemplar la inclusión de intersección de la Avenida Escalada y la Av. 27 de Febrero.

39. Cumplir con las condiciones establecidas por la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica por Informe Nº IF-2016-25968060-DGET, a saber:

Etapa de Obra:

a) Contar con una programación de operaciones durante la obra que permita el trabajo con las fuentes de ruido y vibraciones, en horarios adecuados a fin de minimizar el impacto en ambiente exterior y con el objeto de no alterar horas de descanso de la población local.

b) Evitar la superposición temporal de actividades de obra potencialmente contaminantes por ruido y vibraciones.

c) Implementar jornadas de capacitación al personal de obra a fin de favorecer la concientización sobre la contaminación sonora y de vibraciones.

d) Instalar barreras acústicas -transitorias- a fin de disminuir el impacto acústico, especialmente en zona residencial, institutos educativos y áreas verdes protegidas.

e) Los camiones y transportes de carga deberán restringir su velocidad de circulación. Los mismos requerirán de una programación de llegada y salida en forma secuencial a fin de evitar la espera de vehículos en la vía pública, evitando situaciones de congestión vial que puedan derivar en focos de emisión de ruidos (motores y bocinas, entre otros).

f) Los camiones estacionados en el área de afección inmediata a la obra tendrán prohibido mantener encendido el motor mientras éstos se encuentren en espera y a nivel de la superficie.

g) Realizar un control periódico del estado de la maquinaria y equipos generadores de ruidos y vibraciones a los efectos de cumplir con las reglamentaciones vigentes.

h) En caso de utilizar generadores eléctricos al nivel de la calle, se deberán ubicar los más alejado posible de las fachadas de las viviendas cercanas, siendo obligatorio

que cuenten con cámaras de insonorización efectivas y sistemas de amortiguamiento adecuado.

i) Se deberán evitar los golpes de encofrados en su colocación, descargar manualmente hierros desde camiones y la caída busca de tolvas vacías sobre los chasis de los camiones.

j) Realizar tareas de mayor nivel de ruido en ambientes especialmente habilitados para ello y aislados acústicamente.

k) Se deberá prever la utilización de equipamiento y materiales que minimicen la producción de ruido y vibraciones.

l) Cumplir con los Límites Máximos Permisibles, LMP, según ASAE correspondiente sobre toda la traza del proyecto perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a nivel de la superficie.

m) Se deberá presentar un Informe de Evaluación de Impacto Acústico de manera semestral una vez comenzada la obra en aquellas locaciones donde se realicen actividades a nivel de la calle y en ambiente exterior, aplicando el procedimiento del Anexo IV (mediciones en ambiente exterior con y sin el funcionamiento de la actividad) detallado en el Decreto N° 740-GCBA-07. En particular, se deberá monitorear los niveles sonoros correspondientes a sector de la traza perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

n) En caso de ser superados los Límites Máximos Permisibles, LMP, se deberán tomar las medidas de mitigación necesarias.

Etapa Operacional:

a) Aplicar todas las medidas de mitigación necesarias a fin de no superar los Límites Máximos Permisibles establecidos para el período diurno y nocturno sobre la traza del proyecto, sector Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

b) Presentar Informe de Evaluación de Impacto Acústico a los 180 días de encontrarse operativo el Puente. Dicho informe deberá contar con mediciones in situ en ambiente exterior durante los períodos diurno y nocturno.

c) De dicha presentación surgirá la necesidad, o no, de realizar modificaciones o mejoras tendientes a disminuir los niveles sonoros dentro de la traza, y se desprenderán nuevas condiciones a cumplir para el estado de operación del proyecto.

d) Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente.

e) Establecer un programa de monitoreo acorde a la ley N° 1.540 y su decreto reglamentario N° 740/07, a través del cual se planifique y ejecute el control en forma periódica de los niveles sonoros resultantes".

40. Deberá presentar los términos del Programa de Monitoreo de Calidad de Aire para ser analizado en el marco del Estudio de Impacto Ambiental, **previo a la puesta en funcionamiento del proyect**o, conforme lo establecido por la Subgerencia Operativa de Calidad de Aire y Agua, mediante Informe N° IF-2017-04660260-DGET.

41. **Previo al inicio de las obras**, deberá demostrar el cumplimiento de los requerimientos solicitados por la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, conforme lo establecido en la Nota N° NO-2017-02005940-APNDGAMB#ACUMAR.

42. **Previo al inicio de las obras**, deberá demostrar el cumplimiento de aquellos requerimientos solicitados por el Organismo Provincial para el Desarrollo el Desarrollo Sostenible mediante Resolución N° 125/2017, para dicha instancia.

43. **Previo a toda obra**, deberá acreditar la contratación de una cobertura Daño Ambiental de Incidencia Colectiva previsto por el artículo 22° de la Ley Nacional N° 25.675.

44. En caso que el proyecto en cuestión se vea alterado, dichas modificaciones deberán ser informadas a este organismo.

45. **Una vez finalizadas las obras**, se deberá presentar una Auditoria Ambiental que manifieste el estricto cumplimiento de las condiciones establecidas para el proyecto en cuestión y cuyos resultados deberán ser presentados ante la Autoridad de Aplicación. La Auditoria deberá presentarse con las firmas del solicitante y el responsable técnico del proyecto; que reviste el carácter de declaración jurada.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número: NO-2017-03664634-APN-ACUMAR#MAD

Buenos Aires, Martes 14 de Marzo de 2017

Referencia: EX 2016-23242378-APRA S/ CAA Lacarra

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.

Gladys Esther Gonzalez
Presidente

Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable

CUDAP: NOTA-ACR:0011591/2016

Número original: NO-2016-24427718- CUMAR

Organismo: ACUMAR

ACUMAR Folio 2

Datos de registración
Fecha y hora: 01-Nov-2016 12:50:14
Área: MESA@acumar - Mesa de Entradas

ACUMAR
Dirección de Operaciones
01 NOV 2016
ENTRADA

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original: NO-2016-24427718- CUMAR

Causante: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Destinatario: DO@acumar - Direccion de Operaciones

Título: "Puente Lacarra" sobre Riachuelo - Nueva vinculación CABA - Partido de Lanús - Estudio de Impacto Ambiental.-

Texto

Ref.: "Puente Lacarra" sobre Riachuelo - Nueva vinculación CABA - Partido de Lanús - Estudio de Impacto Ambiental.-
Adjunta informe realizado por la Empresa Autopistas Urbanas SA (AUSA) en relación al Proyecto de la obra Puente Lacarra-

Fecha de impresión: 01-Nov-2016 12:50:14

CUDAP : NOTA-ACR:0011591/2016

NOTA 11591/16

ACUMAR Folio 3

01 NOV 2016 12:30

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

Número: NO-2016-24427718- -CUMAR

Buenos Aires, Lunes 31 de Octubre de 2016

Referencia: "Puente Lacarra" sobre el Riachuelo – Nueva vinculación CABA – Partido de Lanús. Estudio de Impacto Ambiental

A: GABRIELA SEIJO (DIRECCION OPERATIVA ACUMAR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

DIRECCION OPERATIVA

GABRIELA SEIJO

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Titular del Organismo Fuera de Nivel Unidad de Proyectos Especiales Cuenca Matanza Riachuelo (UPE CUMAR) del Ministerio de Gobierno, designado por Decreto N° 47/16, y como Representante del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo (ACUMAR) designado por Decreto N° 77/2016, a fin de hacerle llegar el Estudio de Impacto Ambiental realizado por la empresa Autopistas Urbanas S.A (AUSA) en relación al proyecto de obra del "Puente Lacarra" sobre el Riachuelo – Nueva vinculación CABA – Partido de Lanús, cuyo inicio de ejecución está estipulado para enero del 2017.

Mediante la presente se le adjunta Nota N° 326/GT y GC /2016, y su respectiva documentación en formato digital.

Sin otro particular, se remite la presente para su conocimiento.

Sin otro particular saluda atte.

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Nota

Número: NO-2017-03664634-APN-ACUMAR#MAD

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 14 de Marzo de 2017

Referencia: Acceso a la información EXP-ACR 72/2017. FARN, sobre Puente Osorio

A: Sra. Directora Ejecutiva Adjunta (Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN)),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en el marco del pedido de información solicitado en fecha 31/02/1917 y cuyo tramite fuera caratulado como EXPEDIENTE-ACR: 0000072/2017.

En primer lugar cabe subrayar que es política de este organismo poner a disposición de la población en general y de las organizaciones de la sociedad civil, la información actualizada en torno a los avances en el marco del Plan Integral de Saneamiento Ambiental.

Asimismo, de conformidad con los postulados esgrimidos en la Sentencia dictada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación el día 08 de julio de 2008, en la actualidad, esta Autoridad de Cuenca, agrupa su información más destacada y la pone a disposición de todos los ciudadanos con interés en obtener información detallada sobre las acciones de saneamiento llevadas a cabo en la Cuenca Matanza Riachuelo a través de su página web oficial: www .acumar . gob.ar, en constante revisión y actualización.

En relación a su pedido puntual, y a fin de dar cumplimiento con lo establecido por la Ley Nº 25.831 que regula el libre acceso a la información pública ambiental, acompañamos en copia la documentación respaldatoria pertinente.

En relación a su requerimiento al respecto de:

1. ***Si la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo ha tomado intervención en la planificación y adjudicación de la obra del Puente Osorio.***

La ACUMAR no ha tomado intervención en dichos procesos.

2. Si se han realizado estudios de impacto ambiental respecto de la obra proyectada. En caso afirmativo, indique quién realizó dichos estudios, ante quién se presentaron, si fueron aprobados, qué incidencias tendrán las obras sobre el Riachuelo y qué acciones de mitigación se prevén. Acompañe copie de los estudios y de la resolución que los aprueba.

El Estudio Técnico de Impacto Ambiental (EIA) del Puente Lacarra fue realizado por la consultora Consulbaires, con ***fecha 12 de octubre de 2016***, a pedido de Autopistas Urbanas S.A., siendo éste el promotor del proyecto.

Dicho EIA fue presentado ante el Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible (OPDS) de la Provincia de Buenos Aires y la Agencia de Protección Ambiental (APRA) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Asimismo, el día 3 de noviembre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires presentó en la Mesa de Entradas de ACUMAR la Nota-ACR N° 11591/2016 con el estudio, acreditando la oficialidad de la presentación en este organismo.

Por su parte, el día 6 de febrero de 2017 el OPDS declaró a este proyecto como "Ambientalmente Apto", bajo la Resolución N°125/17. En consonancia, la APRA emitió su Resolución RESOL-2017-60-APRA labrada el 21 de Febrero de 2017, mediante la cual otorga el Certificado de Aptitud Ambiental por un plazo de 4 años con sus correspondientes condiciones a cumplir por el titular.

En ese contexto, la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental y Social de ACUMAR, en conjunto con otras áreas competentes, analizó el EIA en detalle y generó un Informe Técnico no vinculante con comentarios y cuestiones a considerar. En términos generales, y teniendo en cuenta las características del puente descriptas en el EIA, no se han evidenciado impactos sobre el Riachuelo.

3. *Señale las características que tendrá el puente, si el proyecto fue evaluado por ese organismo y cuál es su opinión técnica y jurídica.*

De acuerdo a la información provista en el EIA, el proyecto a ejecutar constituye una nueva vinculación entre Ciudad de Buenos Aires y Lanús (Provincia de Buenos Aires), que unirá los márgenes del Riachuelo ubicándose entre el Puente La Noria y el Puente Alsina.

El Puente Lacarra conectará a C.A.B.A. con el conurbano bonaerense vinculando la Autopista Cámpora del lado de C.A.B.A. en el barrio porteño de Lugano con las Avenidas Cnel. Osorio y Gral. Olazábal en Lanús. Se trata de un cruce sobre el Riachuelo, que además debe permitir el paso de las avenidas ribereñas en ambos márgenes (Av. 27 de Febrero y Camino de la Ribera).

El proyecto optó por una estructura tradicional de puente con tablero de vigas premoldeadas pretensadas, que combina apoyos en largas ménsulas que salen de las pilas. Para ello, se prevé la utilización de 2 pilas de hormigón armado (una en cada margen) de una altura compatible con el gálibo vial, fundadas sobre sendos cabezales que descansan sobre 2 filas de pilotes, y coronadas con cantiléver de unos 15 metros de longitud hacia ambos lados. Las pilas se implantan en la ribera del cauce integrándose armoniosamente con las banquinas de las avenidas ribereñas.

El puente termina con estribos en terraplén de "tierra armada" en ambos extremos y su método constructivo consiste en ejecutar el pilotaje y cabezales. Una vez terminados se construirán las pilas y cantiléver sobre cimbras mediante terraplenes de avance *(Información extraída del ANEXO I de la resolución OPDS 125/17)*.

El proyecto fue evaluado por ACUMAR, concluyendo en la elaboración del Informe Técnico anteriormente citado remitiéndose al OPDS, a la APRA y a AUSA S.A. De los comentarios y

cuestiones a considerar allí mencionados, ACUMAR concluye que no se evidencian inconvenientes en lo técnico.

De la misma manera, se dejó asentado la escueta referencia a los impactos negativos más relevantes para la población del entorno inmediato como ser la generación de ruidos y emisiones tanto en la etapa de construcción como en la etapa de operación. En este sentido, se solicitó a AUSA S.A. la mejora de la línea de base de calidad de aire estableciendo requisitos para definir claramente el plan de monitoreo de estos factores, no sólo en la construcción sino también en la operación.

Respecto a la opinión jurídica, se informa que la Dirección de Asuntos Jurídicos de la ACUMAR tiene competencia para entender en el estudio, análisis, asistencia, ejecución de cuestiones legales, controlar la legitimidad de todos los actos administrativos que emita este organismo, no habiendo tomado intervención en el proyecto en consulta.

4. Si las obras y el puente una vez terminado afectarán el Arroyo Cildañez y/o la reserva del Lago Lugones y cómo.

El EIA no referencia posibles impactos ni al Arroyo Cildañez ni a la reserva del Lago Lugones.

5. Informe si la Provincia de Buenos Aires y/o la Nación han participado o participarán de las obras y los estudios realizados. En caso afirmativo, señale el rol desempeñado por cada jurisdicción.

De la documentación remitida a la ACUMAR acerca de este proyecto, se desprende que los promotores son el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Municipio de Lanus, ejecutando a través de AUSA S.A.

Por otro lado, el Estudio de Impacto Ambiental del Puente Lacarra fue presentado ante las autoridades competentes de cada jurisdicción a saber, OPDS y APRA, quienes tienen la potestad de emitir el Certificado de Aptitud Ambiental tras el correspondiente análisis de impactos ambientales y de requerir mayores acciones o controles para atenuarlos.

6. Todo otro dato que considere de interés

Ningún dato para aportar.

Esperamos haber podido satisfacer su demanda de información y quedamos a disposición para cualquier otra consulta que pudiera surgir.

Sin otro particular saluda atte.

Gladys Esther Gonzalez
Presidente

Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable

LA PLATA, 06 FEB 2017

VISTO el Expediente N° 2145-12135/16, las Leyes N° 25.675, N° 10.397, N° 11.723, N° 14.803, N° 14.805, N° 14.808, los Decretos N° 23/07 y N° 1152/16, la Resolución N° 3759/16 del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible; y

CONSIDERANDO:

Que la MUNICIPALIDAD DE LANUS, tramita Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado "Puente Larraca sobre el Riachuelo Nueva Vinculación CABA, partido de Lanus" a ejecutarse en el partido de Lanus;

Que a fojas 1/217 la MUNICIPALIDAD DE LANUS presenta proyecto y documentación requerida por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto tiene como objetivo mejorar la vinculación de la zona sur de CABA con el norte de Lanus, brindar un nuevo acceso a CABA, disminuir el tránsito de cargas por el Puente Alsina, favorecer el acceso de transito pesado a la red de Autopistas AUSA;

Que a fojas 218/224 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 225 es opinión de la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal -Ley N° 10.397 (Texto ordenado 2011), modificatorias y la Ley 14.808, la MUNICIPALIDAD DE LANUS se encuentra exenta del pago del arancel en concepto de Análisis y Evaluación de Estudios de Impacto Ambiental previsto en la Ley N° 14.808;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 14.803 modificada por Ley N° 14.805, y por el Decreto N° 23/07;

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. N° 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Por ello,

EL COORDINADOR EJECUTIVO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL DEL ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado "Puente Larraca sobre el Riachuelo Nueva Vinculación CABA, partido de Lanus" a ejecutarse en el partido de Lanus, presentado por la MUNICIPALIDAD DE LANUS, 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 1º, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I que pasa a formar parte integrante de la presente disposición.

ARTÍCULO 3°. Dejar expresamente establecido que, de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal -Ley Nº 10.397 (Texto ordenado 2011), modificatorias y Ley 14.808, la MUNICIPALIDAD DE LANUS 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.

astón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DES. Nº 223/16

RESOLUCION N° 1 2 5 / 1 7 - -

LIC. Juan José PALADINO
Coordinador Ejecutivo de Fiscalización Ambiental
Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible

CDI

DOCUMENTO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Corresponde Expte. N° 2145-12135/16
Proyecto **"Puente Lacarra sobre el Riachuelo Nueva Vinculación CABA"**. Partido de Lanús.

ANEXO I

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, transcripta del Estudio de Impacto Ambiental:

El proyecto a ejecutar constituye una nueva vinculación C.A.B.A. – Lanús, en la intersección de la AU7 (Autopista Héctor J. Cámpora) con el Riachuelo. La obra dará continuidad y vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense es un puente que conecta los barrios de Lugano y Lanús, vinculando la Autopista Cámpora en lado Capital Federal con las avenidas Cnel. Osorio y Gral. Olazábal en la provincia de Buenos Aires.
Este puente permite conectar el centro de Lanús con la autopista mencionada y en poco tiempo con la Autopista 25 de Mayo y llegar al centro porteño.

El área de estudio muestra que actualmente, los territorios incluidos, insertos en las comunas sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios linderos al Riachuelo en la provincia de Buenos Aires, solo se encuentran unidos vehicularmente por el Puente Alsina, que es quien establece la continuidad entre Av. Sáenz y Av. Remedios de Escalada de San Martín.
La nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre los puentes La Noria (al suroeste del mismo) y por el Puente Alsina (al noreste).

Los objetivos a cumplir con el nuevo puente son:

- Mejorar la vinculación de la zona sur de C.A.B.A. con el norte de Lanús.
- Brindar un nuevo acceso a C.A.B.A.
- Disminuir el tránsito de cargas por el Puente Alsina.
- Favorecer el acceso de tránsito pesado a la Red de Autopistas de AUSA.

- ✓ Se espera en circulación sobre el Nuevo Puente un volumen aproximado de 700-800 vehículos por Hora Pico y por sentido de circulación.
- ✓ Se evalúa que entre un 10% y un 20% de este tránsito estará compuesto por Camiones,
- ✓ Se prevé una leve asimetría entre los dos sentidos de circulación, con una mayoría de tránsito dirigiéndose hacia Capital por la mañana y volviendo hacia Provincia por la tarde.
- ✓ Se considera que el Nuevo Puente funcionara esencialmente (entre un 70 y un 90% del tránsito) con los ejes viales ubicados al Norte y al Este. (la avenida 27 de febrero y AU. Cámpora, lado CABA y Calle Osorio y Carlos Pellegrini, lado Lanús).

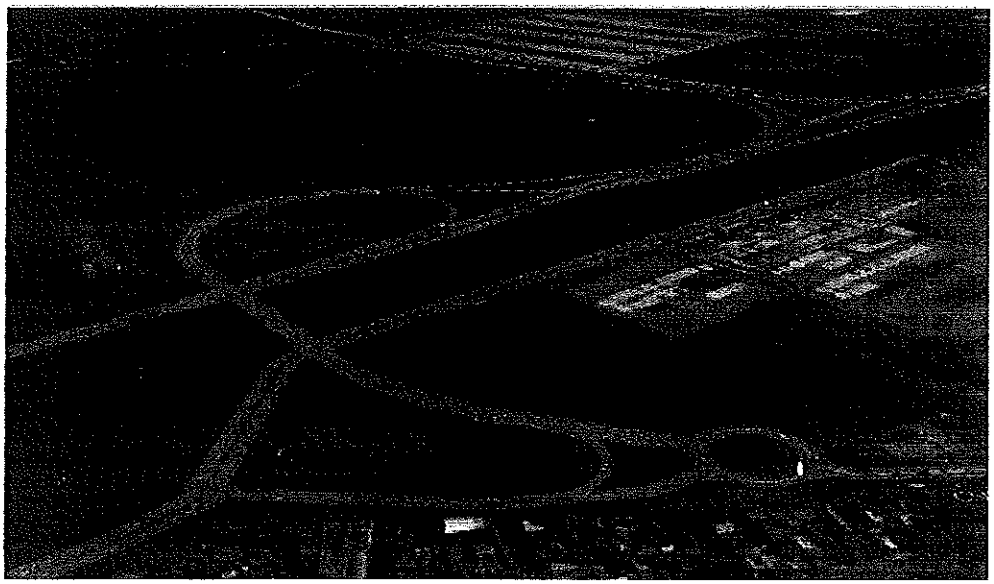
Las obras físicas para la construcción del proyecto incluyen una serie de acciones de las cuales las más significativas a los efectos de la Evaluación Ambiental son:

- Terraplén con compactación especial
- Desmonte, destronque y limpieza del terreno
- Demolición de pavimentos existentes
- Repavimentación con concreto asfáltico

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

- Calzada de hormigón simple en ramas
- Colocación de cartelería y señalización
- Construcción de veredas
- Tratamiento paisajístico compensatorio en sectores remanentes
- Iluminación
- Construcción y /o retiro de colectoras y viaductos (ramas)
- Muros en ramas



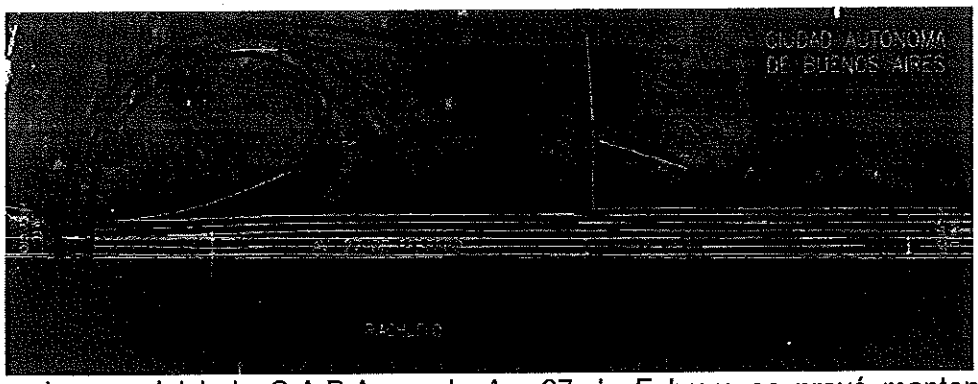
Puente y zona de influencia

El área de desarrollo del proyecto, es de aproximadamente 13 Has, para su realización se estiman 24 meses, siendo la vida útil con un horizonte estimado en 50 años.

ión Diego CUACCI
ORDINACIÓN EJECUTIVA
SCALIZACIÓN AMBIENTAL
Nº 223/16

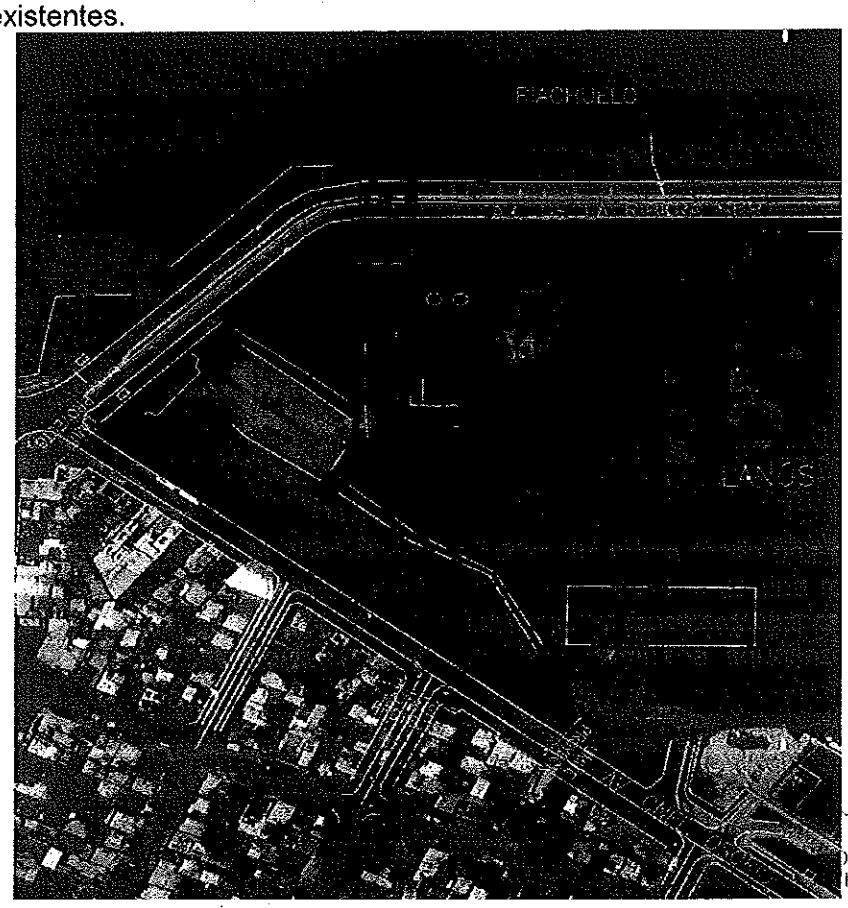
CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Para el nuevo puente se adoptan dos calzadas de 7 m de ancho (cada una de 2 carriles de 3,50 m por mano), con una isleta de separación de 1,60 m y perfil a dos aguas con pendiente transversal del 2% hacia bordes externos. Ambas márgenes cuentan con banquina de 1,50 m, media defensa de tipo New Jersey y vereda peatonal de 1,80 m de ancho libre.



Como se observa del lado C.A.B.A., en la Av. 27 de Febrero se prevé mantener los 3 carriles por sentido de circulación que tiene actualmente. Para la rama que conecta el nuevo puente con dicha avenida en sentido a la Capital Federal, se prevé la construcción de un puente mano al centro.

Del lado opuesto del Riachuelo, en el partido de Lanús, se proyecta una rotonda sobre la calle Cnel. Osorio, al inicio del terraplén de acceso al nuevo puente, y una rama de giro a la derecha para vincular directamente con la Avenida Ribereña a aquellos vehículos que provienen de la C.A.B.A. En la Av. de la Ribera se mantienen los 2 carriles por sentido de circulación existentes.



Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

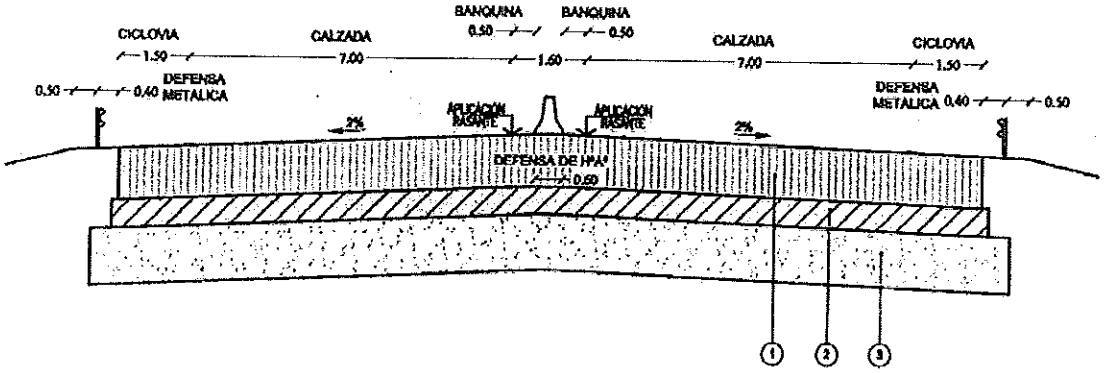
CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

PAVIMENTOS

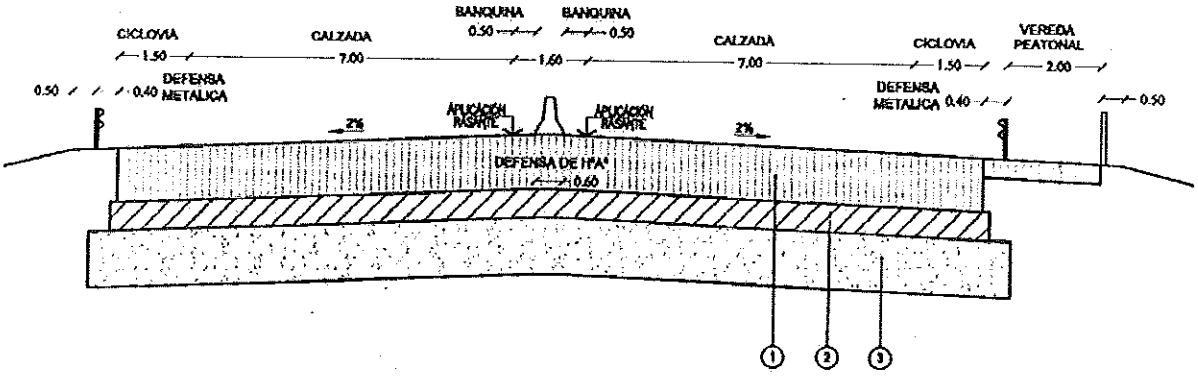
En cuanto a la estructura de las calzadas a construir, se prevén pavimentos de hormigón para los accesos a los puentes, ramas y colectoras (avenidas ribereñas).

La estructura contempla una losa de hormigón de 28 cm de espesor, sobre una subbase de hormigón pobre de 15 cm de espesor, apoyados sobre una subrasante con compactación especial en los últimos 30 cm.

EN ACCESO A PUENTE LADO CAPITAL



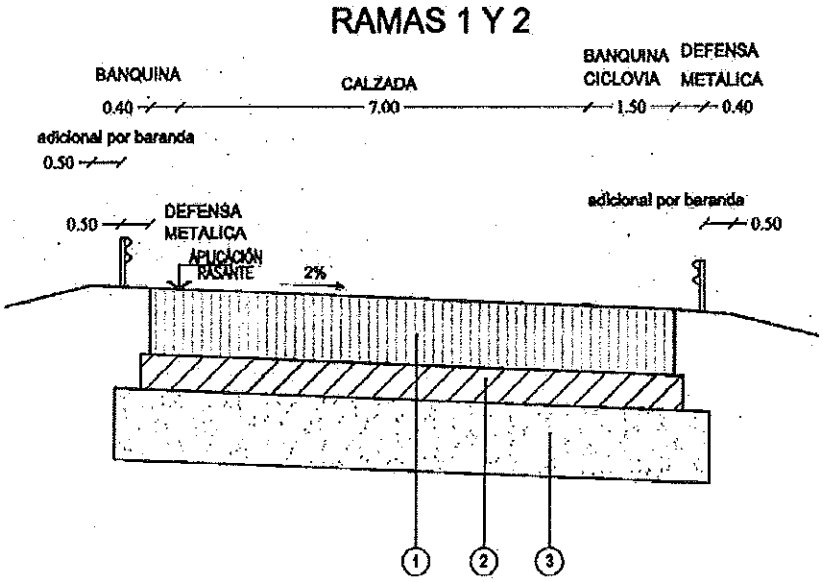
EN ACCESO A PUENTE LADO LANUS

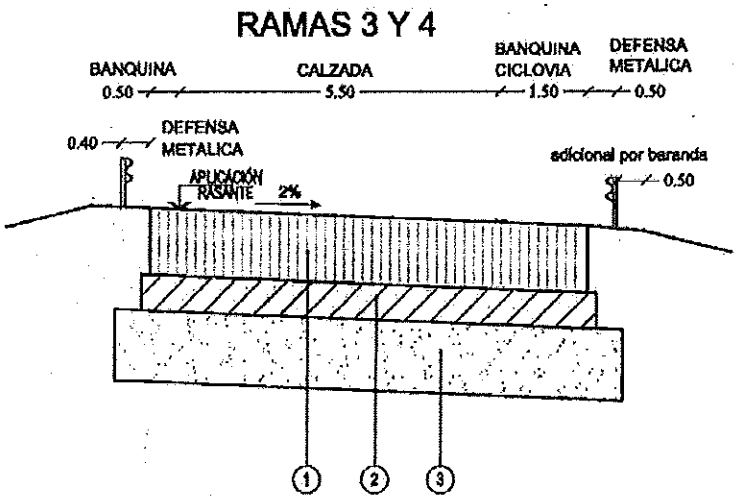


1. Calzada de H° simple, de cemento portland σc>315kg/cm2, en ancho indicado y espesor de 28cm
2. Subbase de H° pobre Clase H-8, en ancho indicado y espesor de 15cm
3. Preparación de la subrasante, con suelo seleccionado, en ancho indicado y espesor de 30cm

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL





(1) Calzada de Hº simple, de cemento portland σc>315kg/cm2, en ancho indicado y espesor de 28cm

(2) Subbase de Hº pobre Clase H-8, en ancho indicado y espesor de 15cm

(3) Preparación de la subrasante, con suelo seleccionado, en ancho indicado y espesor de 30cm

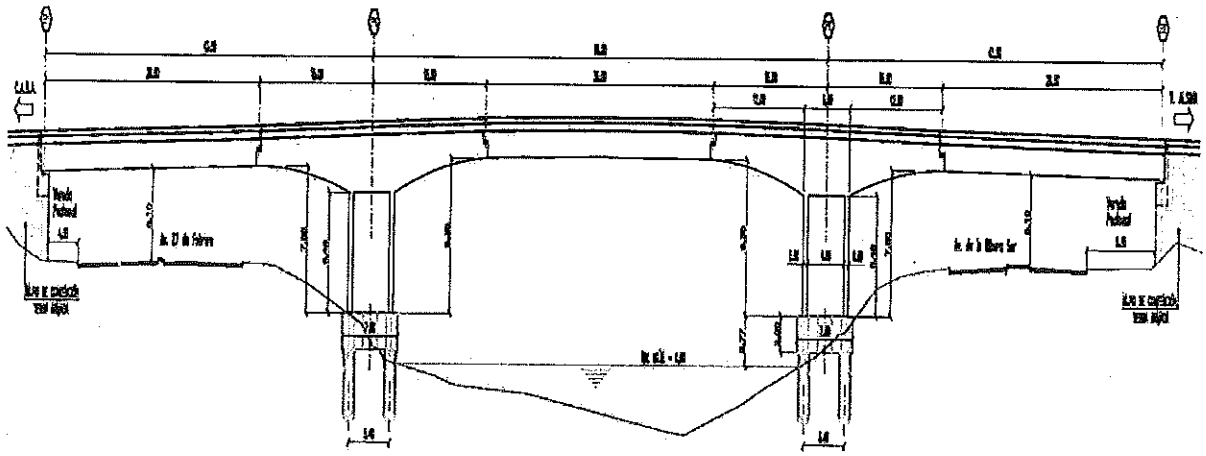
Estructura de Pavimentos en ramas

ESTRUCTURA DEL PUENTE PRINCIPAL

Se trata de un cruce sobre el Riachuelo, que además debe permitir el paso de las avenidas ribereñas en ambas márgenes (Av. 27 de Febrero y Camino de la Ribera).
Se utiliza, para resolver el problema una solución "tradicional" de puente con tablero de vigas premoldeadas pretensadas, combinada con apoyos en largas ménsulas que salen de las pilas. Esta constituido por 2 pilas de hormigón armado (una en cada margen) de una altura compatible con el gálibo vial, fundadas sobre sendos cabezales que descansan sobre 2 filas de pilotes, y coronadas con cantilévers de unos 15.00 m de longitud hacia ambos lados. Las pilas se implantan en la ribera del cauce integrándose armoniosamente con las banquinas de las avenidas ribereñas.

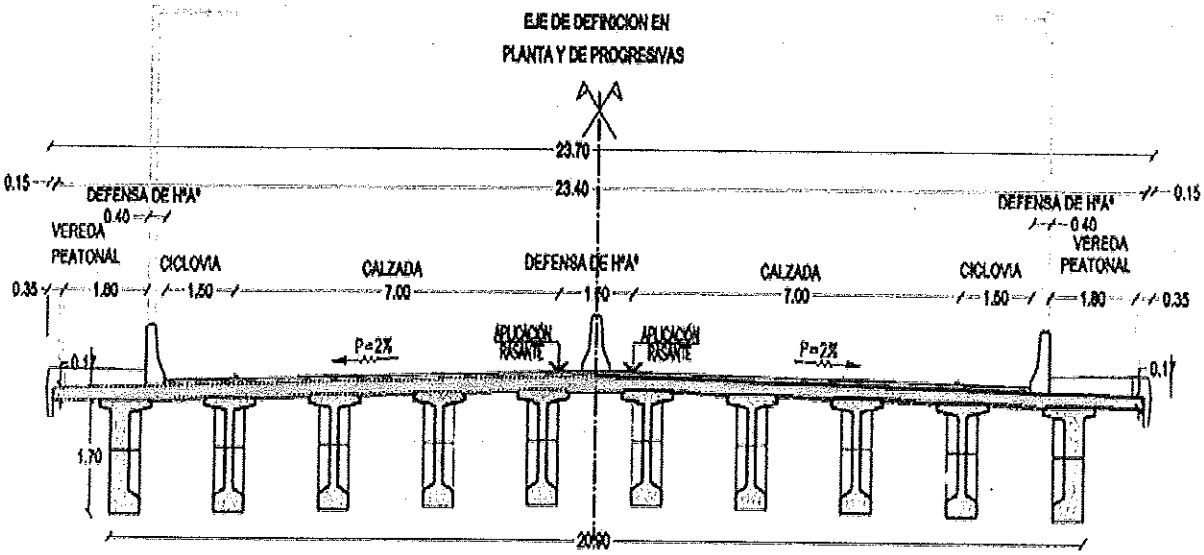
Gaston Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Vista lateral del puente de conexión de la AU.7 con Lanús

Estos grandes voladizos contienen el tablero del tramo central y el de los tramos laterales, ambos formados por 10 vigas de 1.70m de altura. Los voladizos son de hormigón pretensado y están formados por nervios longitudinales en correspondencia con las vigas del tablero.



Corte del tablero del puente de conexión de la AU.7 con Lanús

Los cantilévers arrancan en las pilas y se desarrollan a ambos lados de las mismas, logrando de esta manera el equilibrio entre el tramo central y los tramos laterales.
Para estos últimos se adopta una longitud compatible con el gálibo horizontal necesario para las avenidas ribereñas y un gálibo vertical carretero de 5,10 m. Las vigas apoyan a media madera sobre los extremos de los voladizos. La estructura se completa con una losa hormigonada in situ con continuidad, entre las losas de aproximación. En las líneas de tablero se ha introducido una ligera curvatura, para lograr un aspecto de arco rebajado.

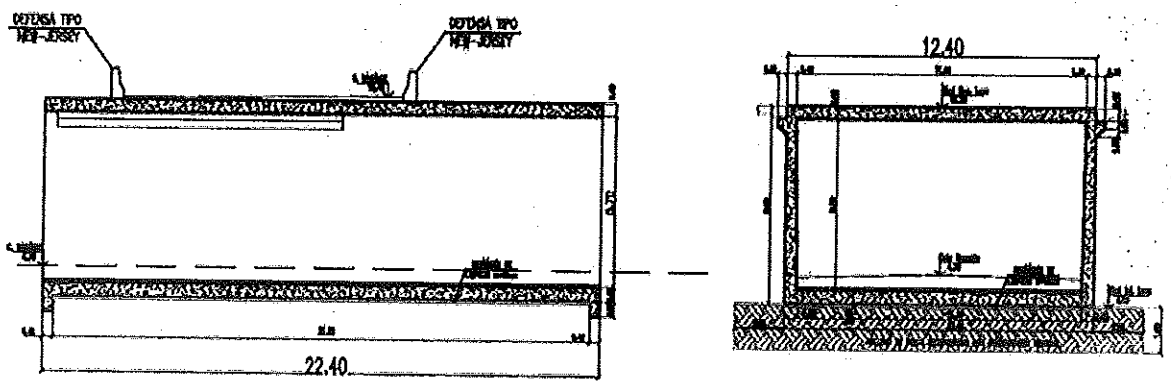
Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

El puente termina con estribos en terraplén de "tierra armada" en ambos extremos y su método constructivo consiste en ejecutar el pilotaje y cabezales y una vez terminados se construirán las pilas y cantilevers sobre cimbras mediante terraplenes de avance.
Por último, se montarán las vigas mediante grúa y/o viga de lanzamiento completándose con una losa del tablero.

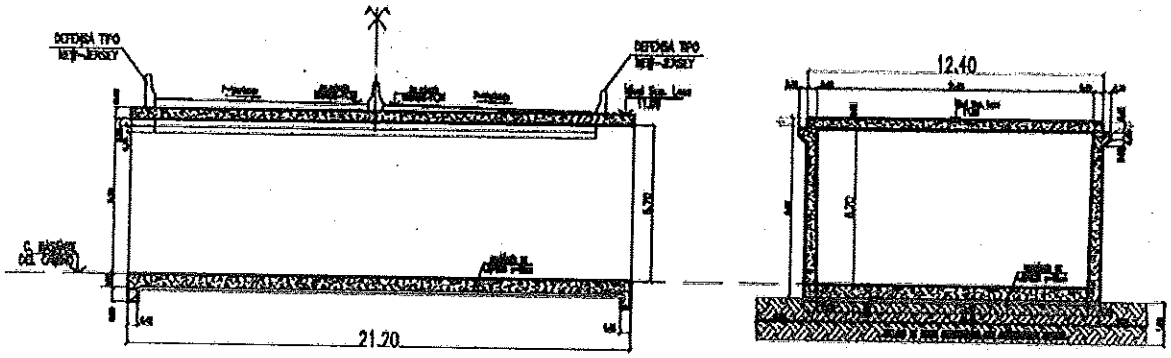
PUENTE CAJON

El cruce de la Rama 1 con la Avenida 27 de Febrero, se resuelve con una estructura de marco cerrado tipo cajón, de 12,40 m de luz, 22,40 m de largo y altura interna de 5,70 m.
Los espesores son: 0,40 m de losa superior, 0,50 m de losa inferior y 0,45 m de espesor de paredes.



Esquema del Puente 1 Rama 1, sobre la Av. 27 de Febrero

La estructura que vincula el recinto de estacionamiento con el Parque Roca, es otro cajón de 21,20 m de longitud y con la misma sección del cajón anterior.



Esquema del Puente 2 Rama 1, para futuro paso

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

II. LOS PRINCIPALES IMPACTOS DE SIGNIFICANCIA E IMPLICANCIA AMBIENTAL IDENTIFICADOS EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PRESENTADO SE TRANSCRIBEN A CONTINUACIÓN:

Acciones del proyecto durante la Etapa Constructiva:

- Limpieza zona de obra.
- Radicación de obradores y áreas de servicio.
- Tránsito de maquinarias por calles existentes
- Excavaciones
- Actividades de revitalización y puesta en valor de espacios públicos en áreas de borde
- Construcción de veredas.
- Transporte de tierra.
- Relocalización de infrestructura existente.
- Construcción de infraestructura adicional.
- Disposición de materiales sobrantes generación de residuos.

- Ruidos molestos al vecindario. se producirá un aumento en el nivel sonoro en el área de influencia directa de la obra.
- Trastornos a los vecinos durante la obra. Asimismo, el acceso de equipos, mano de obra, insumos y extracción de suelos excavados, como acciones directas de la obra, generarán otros trastornos a los vecinos durante la obra tales como: incremento de emisiones a la atmósfera de contaminantes de motores diesel, material particulado, vibraciones, presencia de barro en días de precipitaciones, dificultades de acceso a sectores del barrio, convivencia forzada con los obradores, entre otros.
- Restricciones al tránsito vehicular y peatonal. Traerá aparejado distintos trastornos en la circulación, como ser interrupción temporaria y parcial del tránsito, interferencias temporales a la circulación peatonal, riesgo de accidentes a peatones y vecinos, trastornos al funcionamiento de establecimientos comerciales, inconvenientes y/o restricciones a las líneas de colectivos, interferencia con redes y eliminación de árboles existentes.
- Interferencias de las obras con las empresas prestadoras de servicios.
- Interferencias temporales a la circulación peatonal que pudieran plantearse en las veredas.
- Eventual eliminación de árboles existentes en el tramo de obra.
- Aumento de la contaminación del aire en las cercanías de la obra: aumento del nivel de material particulado (polvo, emisiones de motores diesel de maquinaria, mayor emisión por los congestionamientos).
- Gestión de residuos con un eventual potencial contaminante de los residuos provenientes de las tareas de mantenimiento (estopas, grasas, lubricantes).
- Eventual potencial contaminante de suelos y aguas de excavación.

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Acciones del proyecto durante la Etapa de funcionamiento

- Funcionamiento Ramas
- Funcionamiento infraestructura adicional.
- Funcioamiento de espacio público en áreas de borde.
- Funcionamiento tejido urbano afectado.
- Generación de residuos.

Calidad del aire: En general no se presentan situaciones de impacto negativo, a excepción de la derivada del mayor flujo de tránsito que podría registrar el área como consecuencia de la obra la apertura donde se podrá observar impacto negativo, directo y compatible sobre la calidad del aire.
Nivel Sonoro: La habilitación del intercambiador, si bien tendrá una magnitud estimada como alta, se considera que no modificará de manera importante las condiciones ctuales previéndose que la ordenación y agilidad del tránsito a que dé lugar contribuirán a mejorar las condiciones actuales y a disminuir la contaminación por ruido.

III. Las medidas mitigadoras para los principales impactos negativos identificadas en el Estudio de Impacto Ambiental se encontrarían representadas por:

- Ruidos molestos al vecindario Se ha establecido al respecto un Plan de Monitoreo de Calidad del Aire. Antes del comienzo de las obras, se aislarán los lugares afectados mediante la colocación de cercos y vallados, los que contribuirán a reducir estos riesgos y minimizar la emisión de contaminantes gaseosos, de partículas y de ruidos. La obra contará con una programación de sus operaciones que permitirá el trabajo con equipos y horarios adecuados minimizando la generación de ruidos que resultaran molestos al vecindario.
- Se ha establecido para ellos cartelería y señalización indicativa y medidas de protección vial. Antes del comienzo de las obras, se aislarán los lugares afectados mediante la colocación de cercos y vallados, los que contribuirán a reducir estos riesgos y minimizar la emisión de contaminantes gaseosos, de partículas y de ruidos.
- Restricciones al tránsito vehicular y peatonal: Se instalarán cercos y vallados y demás medidas de seguridad y señalización preventiva.
- Interferencias: Durante la etapa Constructiva se acordará con las empresas prestadoras de los distintos servicios la relocalización de aquellos que pudieren resultar afectados por las obras.
- Interferencias temporales: Se tendrá especial atención al restablecimiento de las condiciones normales de circulación peatonal minimizando las molestias a vecinos y linderos. Las mismas estarán debidamente señalizadas a fin de evitar accidentes y molestias a los usuarios.

Jón. Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DELEGADA RES. Nº 223/16

SERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

- Afectaciòn de Arbolado: se ha considerado la menor afectación aplicando los conceptos y criterios expuestos en el Subprograma de Conservación y Protección de la Naturaleza, y lo referente a la protección y restitución del arbolado urbano. Se solicitará la autorización a la Dirección General de Parques y Paseos.
- Estos parámetros, su seguimiento y control, serán monitoreados de manera particular y en relacióncon las condiciones climáticas como se indica en el Plan de Control yMonitoreo de Calidad del Aire.
- Se cuenta con un programa de gestión de Residuos.
- Se realizará una verificación y un control de los suelos y aguas extraídos, producto de las excavaciones, y se gestionará su transporte, tratamiento y disposición final.
- Se establecerán medidas concretas de manejo y control del contacto humano con gases nocivos, suelos y aguas freáticas y del transporte, tratamiento y disposiciónfinal de los mismos. Las medidas respecto al contacto humano se encuentran relacionadas con la aplicación de la legislación vigente en materia de Seguridad eHigiene, Ley Nacional Nº 19.587 y Decreto Nº 911/96
- Los efectos sobre el paisaje urbano, producto de la colocación de cercos y vallados, se atenuarán lo máximo posible, tanto en las obras como en los obradores. Se minimizará la extracción y/o se relocalizarán las especies arbóreas y/o arbustivas ornamentales que existen.

IV. Plan de Gestión Ambiental:

El PGA detalla los métodos específicos a ser empleados, incluye los programas a ser desarrollados para el control del impacto ambiental en el área durante la etapa de construcción de la obra.
Las tareas planificadas en el PGA se consideran en función de evitar, mitigar y controlar los efectos negativos y potenciar los efectos positivos que de su ejecución surjan.

PROGRAMA PREVENTIVO

- Subprograma de prevención del daño ambiental
- Subprograma de higiene y seguridad de obra
- Subprograma de capacitación ambiental
- Subprograma de difusión a la Comunidad
- Subprograma de Paralización de Obra

PLAN DE RELACIONES CON LA COMUNIDAD

PROGRAMA DE CONTROL

- Plan de control y monitoreos de aguas subterráneas.
- Plan de control y monitoreos del suelo y subsuelo.
- Plan de control y monitoreo de la calidad del aire, ruidos y vibraciones.
- Plan de control de fugas y escapes.

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

- Plan de control y monitoreo de ruidos.
- Plan de control y monitoreo de vectores.
- Programa de alertas climáticas.

PROGRAMA CORRECTIVO

PROGRAMA DE GESTION DE RESIDUOS

PROGRAMA DE CONTINGENCIA

- Plan de contingencia de riesgos físicos
- Plan de contingencia ante incendios
- Plan de contingencia ante accidentes
- Plan de contingencia respecto de redes y servicios
- Plan de contingencias para vuelcos y/o derrames
- Plan de seguridad de acceso a la obra.

V. Se deberá dar cumplimiento a los siguientes condicionamientos:

1. El Municipio de Lanus deberá contar, previo a la ejecución del proyecto, con las autorizaciones debidamente autenticadas de organismos provinciales y nacionales competentes. Asimismo deberá remitir copia del Convenio de cesión entre la Dirección General de Fabricaciones Militares y el municipio.
2. La firma AUSA deberá presentar un Plan de ordenamiento vial aprobado por el municipio. Coordinar alternativas 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; sobrecarga de la infraestructura de transporte público y privado, con el consecuente congestionamiento en arterias de mucho tránsito; inconvenientes para acceder a los centros de salud y educación.
3. El Municipio de Lanus deberá garantizar que la Adjudicataria de las obras implemente acciones de divulgación, en los medios de comunicación local de mayor alcance, a la población del área de influencia, como así también encuentros, consultas y/o reuniones 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; interrupción en la prestación de servicios básicos (agua, luz, gas, cloacas, etc.); modificación de la circulación peatonal.
4. La contratista deberá contar con un **Plan de Gestión Ambiental específico para este proyecto,** el cual deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Organismo, garantizando una efectiva articulación con las políticas de Higiene y Seguridad Laboral. Se incluirá el Plan de Monitoreo y Plan de Contingencias. El Plan de Gestión 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.

Gastón Diego CUACC
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DELEGADA RES. Nº 223/16

DOY FE QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

5. La firma AUSA deberá implementar un Plan de manejo y mantenimiento de las obras a realizar.

6. Realizar el diseño, implementación y seguimiento de los procedimientos a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente (gasoductos, electroductos, desagües cloacales, red de agua potable, etc.). Adjuntar las autorizaciones correspondientes para cada caso y puntos críticos de cruce de servicios sobre terrenos públicos y privados. Dar intervención inmediata a las Empresas y/o Organismos competentes y señalizar adecuadamente, en caso de detectar instalaciones enterradas.

7. De utilizar suelo seleccionado, indicación los sitios de extracción de los mismos, los que deberán dar cumplimiento a lo enunciado en el Decreto Provincial N° 968/97, reglamentario de la Ley Nacional N° 24585.

8. Implementar una adecuada gestión de residuos sólidos y semisólidos. Caracterizarlos y establecer su correcto almacenamiento transitorio, transporte, tratamiento y disposición final acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires y sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al Decreto 806/97, reglamentario de la Ley 11.720 para el caso de residuos de características especiales.

9. 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, a partir del inicio de las obras. De existir residuos especiales que se generen por remoción de suelo durante zanjeos y perforaciones, se deberá acreditar su disposición transitoria, tratamiento, transporte y disposición final en el marco de lo exigido por la normativa provincial ambiental vigente.

10. Presentar ante este Organismo Provincial, en forma previa a la ejecución de las tareas de readecuación, renovación y construcción de obras, un Plan de procedimientos específico cuyos lineamientos ambientales contemplen sistemas constructivos que impliquen menores riesgos en su manipuleo, generen un mínimo de perturbaciones en cursos de agua y se identifiquen las medidas de mitigación a implementar para los impactos negativos generados.

11. Contar con las autorizaciones de los Organismos competentes, para las modificaciones en obras existentes, de considerarse la obstrucción y/o anulación de la sección de cauces, cuyas acciones deberán incluirse en el Plan de procedimientos solicitado en el punto anterior

12. Implementar adecuada gestión de los residuos asimilables a domiciliarios generados durante la construcción, que una vez acondicionados se remitirán a lugares habilitados por el municipio.

13. Se deberá hacer un seguimiento del agua vertida al recurso superficial para evitar arrojar agua con restos de combustibles y otros contaminantes.

14. Para la instalación de obradores, la firma adjudicataria deberá solicitar autorización al Municipio de Lanús y CABA, previo al inicio de las obras, indicando su ubicación definitiva, así mismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las actividades a desarrollar en los mismos.

15. De instalarse plantas de elaboración de hormigón para el desarrollo de este proyecto, deberán cumplimentar todas las normas de seguridad, obtener los

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
Firma Delegada Res. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

permisos correspondientes y contar con una memoria descriptiva de sus instalaciones con indicación en croquis y gestión integral de la misma.

16. De instalarse **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 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.
17. Se deberá presentar un plan de forestación que contemple compensar y controlar todas las especies forestales afectadas, dañadas o muertas. En caso de no poderse ubicar los ejemplares en zona de camino, se deberá acordar con el municipio correspondiente o los frentistas de la obra la ubicación de las mismas. Adjuntar copia del acuerdo.
18. **En un plazo de 90 (noventa) días** a partir del otorgamiento de la presente declaración, se deberá presentar un Plan de procedimientos que contenga las determinaciones analíticas correspondientes a agua superficial, suelo, sedimentos de fondo sin perturbar, en puntos representativos de la Traza del proyecto antes de proceder a su remoción, y que contemple las acciones propuestas en caso de que, de la caracterización de los mismos surgiera que revisten carácter de especial, en el marco de la legislación vigente en la materia.) Deberán adjuntarse los protocolos de análisis correspondientes según Resolución Nº 41/14 e indicar las conclusiones surgidas. En función de los resultados obtenidos se procederá a implementar las medidas que se consideren oportunas.
19. En caso de utilizar equipos flotantes durante la construcción de la obra, iluminarlos y señalizarlos de acuerdo a lo que indiquen las reglamentaciones vigentes. Se deberá comunicar a las Autoridades Competentes los períodos de operación con la debida antelación. Asimismo se deberá contar con balizamiento nocturno.
20. AUSA deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental en caso de producirse cambios en las condiciones de base, modificación de las obras descriptas en el presente, nuevas interferencias en el entorno y/o revaloración de impactos, entre otros.
21. En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, se 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.
22. **Informar a este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, el inicio de la obra en su etapa constructiva, 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.

Gastón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA
DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
OPDS DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Observaciones:

1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por el Municipio de Lanus, la que posee carácter de Documento Público.
2. La presente Declaración se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem I.
3. 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.
4. En caso de inconvenientes de carácter técnico que imposibiliten la medición de algunos de los parámetros previstos en el Plan de Monitoreo aprobado, deberá informarse a este Organismo de Estado en forma inmediata las razones que dieran lugar a los mismos.
5. De ser necesarias obras de dragado, deberá evaluarse presentando un Estudio de Impacto Ambiental específico para dichas obras.
6. AUSA 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. Promover una rápida y adecuada restauración definitiva de las condiciones post-construcción. Desmantelar cualquier estructura temporaria de apoyo a la construcción de la obra.
7. **El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.**
8. El Municipio de Lanus deberá comunicar y acreditar ante este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
9. Cabe mencionar la vigencia del artículo 22 de la Ley General del Ambiente Nº 25.675, el que refiere a la contratación de un seguro de entidad suficiente para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que en su tipo pudiere producir, de conformidad con la normativa dictada a tal efecto por la Superintendencia de Seguros de la Nación y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.
10. El Municipio de Lanus deberá arbitrar los medios para que la Contratista 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/

Ing. PATRICIO MARRANGHELLO
Director Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental
Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

COORDINACIÓN EJECUTIVA DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL.

Alstón Diego CUACCI
COORDINACIÓN EJECUTIVA DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
FIRMA DELEGADA RES. Nº 223/16

CERTIFICO QUE ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

ANEXO I

1. Cumplir con la Ley N° 1.540 y Decreto Nº 740/07.

2. Reducir los niveles de ruidos y vibraciones de todas las maquinarias y vehículos utilizados, mediante la utilización de dispositivos adecuados.

3. Desarrollar las actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones molestas en horarios adecuados y donde se cause el menor impacto negativo posible.

4. Cumplir con la Ley Nº 1.356 y Decreto Reglamentario Nº 198/06.

5. Acondicionar las vías de circulación dentro del predio de la obra para mitigar la generación de material particulado.

6. Realizar la carga y descarga de insumos dentro del predio del obrador, y no permitir el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía pública en las inmediaciones de la obra.

7. Instalar todos los vallados, señalizaciones, cintas de seguridad, alarmas y carteles indicadores necesarios para evitar daños y perjuicios sobre los peatones y vehículos que circulan por la vía pública.

8. Seleccionar el itinerario de los vehículos de carga compatibilizando sus características y el tipo de carga, con las vías de circulación y el volumen de tránsito, de forma tal de respetar las normas de circulación.

9. Construir la zona de ingreso y egreso de vehículos con un radio de giro tal que se genere un espacio para la ocupación de vehículos en espera fuera de los carriles de circulación de las calles que limitan el emprendimiento.

10. Contar con un sistema de señal sonora y visual, para indicar el ingreso y egreso de los camiones en la zona de acopio de materiales con el objeto de minimizar el riesgo de accidentes con peatones. Dicho sistema deberá cumplir con los requisitos establecidos por la Ley Nº 1.540.

11. Luego de producirse el desmantelamiento del obrador, la zona ocupada por el mismo deberá quedar en iguales condiciones que previo a su instalación.

12. Contar con las autorizaciones de la Dirección General de Registros de Obras y Catastro y de la Dirección General Ordenamiento del Espacio Público para la ocupación de la vía pública.

13. No permitir vehículos en espera con el motor funcionando.

14. Verificar antes de la partida del camión cargado desde o hacia la obra, la adecuada aplicación de resguardos físicos para evitar derrames, voladuras, caídas, desprendimientos así como riesgos de sobrepesos y desplazamiento.

15. Cumplir con la Ley 216 y modificatorias, respecto a la circulación de camiones cuyo peso excedan las 12 toneladas.

16. Contar con Plan de Contingencia para casos de Incendio, Explosión, Derrames y Derrumbes firmado por profesional idóneo. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.

17. Poseer Plan de Contingencias en caso de derrame de residuos o sustancias peligrosas teniendo en cuenta las recomendaciones establecidas en las Hojas de

Seguridad de las sustancias Químicas utilizadas. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.

18. Contar, en forma previa al inicio de la obra, con planos y toda otra información necesaria para detectar y evitar las interferencias con servicios públicos, así como con lo relacionado al cumplimiento con las condiciones contra incendio y medios de salida, según el Código de la Edificación.

19. En caso de corresponder, acordar cronogramas de cortes con empresas de servicios públicos.

20. Se deberán tomar los resguardos necesarios a fin de evitar la descarga de residuos de materiales, especialmente los provenientes del lavado de hormigoneras, a la red pluvial.

21. Realizar el acopio o depósito temporario de hidrocarburos, pinturas, solventes, lubricantes, etc. en un sector delimitado, techado, con solado no absorbente y con pendientes y barreras adecuadas para evitar derrames e infiltraciones en el suelo.

22. En caso de que las características organolépticas del suelo extraído permitan presumir la existencia de contaminantes, se deberá analizar el mismo y presentar los resultados ante la Autoridad de Aplicación, quien determinará la forma correcta de gestionar el suelo contaminado.

23. Documentar y archivar la recepción en el sitio de disposición final del material producto de la excavación.

24. Contar con un Plan de Gestión de Residuos, que contemple la estricta separación por tipo, establezca las formas de manipulación, almacenamiento, transporte, frecuencias, disposición y/o recolección dentro del marco normativo vigente en la materia.

25. Realizar la segregación y disposición de los residuos con características peligrosas en lugares previamente identificados, debiendo documentar y archivar los Manifiestos de retiro extendidos por empresas transportistas y tratadoras habilitadas.

26. Cumplir con lo previsto en los Art. 29° y 30° del Decreto N° 2020 reglamentario de la Ley 2214 por el tiempo que demande la construcción del emprendimiento, respecto de los residuos peligrosos.

27. Cumplir con la Resolución N° 550/11 de la Superintendencia de Riesgo de Trabajo ante la existencia de trabajos de demolición y/o tareas de excavación de subsuelos y submuración.

28. La ubicación de los obradores deberá generar la mínima interferencia con la circulación vehicular y peatonal, tanto por las actividades propias como para la circulación de acceso al mismo.

29. Cumplir con la Ley N° 11.843 para Control de Roedores y con la normativa legal vigente en lo que respecta a Control de Vectores.

30. En caso de encontrarse durante la obra hallazgos de objetos de valor material, científico, artístico o arqueológicos deberá tomar las medidas necesarias a fin de asegurar su valor patrimonial y deberá dar intervención al área de competente del GCABA.

31. El Contratista deberá dar cumplimiento a las medidas de mitigación propuestas y el Plan de Gestión Ambiental presentado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado.

32. En caso de requerir tareas de dragado y/o remoción de barros en el lecho del río, deberá presentar informes ambientales complementarios para tales tareas, previo a su ejecución.

33. Se deberá tener en cuenta la observación realizada por la Dirección General de Espacios Verdes por Informe IF- 2016-24165780-DGEV, respecto a la intervención del arbolado preexistente.

34. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas mediante Nota N° NOTA-2016-26243621-DGPLUR por la Dirección General de Planeamiento Urbano.

35. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas mediante Nota N° NO-2016-26386488-DGSPLU por la Dirección General de Sistema Pluvial.

36. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas mediante Nota Nº NO-2016-25519034-UPEPH por la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico.

37. Se deberá cumplir con las consideraciones establecidas según Nota SSPYVN Nº 667/2016 la Dirección Nacional de Vías Navegables.

38. Se deberá tener en cuenta lo manifestado por la Dirección General de Planificación de la Movilidad mediante Informe N° IF-2016-24916054-DGPMOV, y la Dirección General de Tránsito y Transporte mediante NO-2016- 25716481-DGTYTRA, donde se deja constancia que el proyecto deberá contemplar la inclusión de intersección de la Avenida Escalada y la Av. 27 de Febrero.

39. Cumplir con las condiciones establecidas por la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica por Informe Nº IF-2016-25968060-DGET, a saber:

Etapa de Obra:

a) Contar con una programación de operaciones durante la obra que permita el trabajo con las fuentes de ruido y vibraciones, en horarios adecuados a fin de minimizar el impacto en ambiente exterior y con el objeto de no alterar horas de descanso de la población local.

b) Evitar la superposición temporal de actividades de obra potencialmente contaminantes por ruido y vibraciones.

c) Implementar jornadas de capacitación al personal de obra a fin de favorecer la concientización sobre la contaminación sonora y de vibraciones.

d) Instalar barreras acústicas -transitorias- a fin de disminuir el impacto acústico, especialmente en zona residencial, institutos educativos y áreas verdes protegidas.

e) Los camiones y transportes de carga deberán restringir su velocidad de circulación. Los mismos requerirán de una programación de llegada y salida en forma secuencial a fin de evitar la espera de vehículos en la vía pública, evitando situaciones de congestión vial que puedan derivar en focos de emisión de ruidos (motores y bocinas, entre otros).

f) Los camiones estacionados en el área de afección inmediata a la obra tendrán prohibido mantener encendido el motor mientras éstos se encuentren en espera y a nivel de la superficie.

g) Realizar un control periódico del estado de la maquinaria y equipos generadores de ruidos y vibraciones a los efectos de cumplir con las reglamentaciones vigentes.

h) En caso de utilizar generadores eléctricos al nivel de la calle, se deberán ubicar los más alejado posible de las fachadas de las viviendas cercanas, siendo obligatorio

que cuenten con cámaras de insonorización efectivas y sistemas de amortiguamiento adecuado.

i) Se deberán evitar los golpes de encofrados en su colocación, descargar manualmente hierros desde camiones y la caída busca de tolvas vacías sobre los chasis de los camiones.

j) Realizar tareas de mayor nivel de ruido en ambientes especialmente habilitados para ello y aislados acústicamente.

k) Se deberá prever la utilización de equipamiento y materiales que minimicen la producción de ruido y vibraciones.

l) Cumplir con los Límites Máximos Permisibles, LMP, según ASAE correspondiente sobre toda la traza del proyecto perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a nivel de la superficie.

m) Se deberá presentar un Informe de Evaluación de Impacto Acústico de manera semestral una vez comenzada la obra en aquellas locaciones donde se realicen actividades a nivel de la calle y en ambiente exterior, aplicando el procedimiento del Anexo IV (mediciones en ambiente exterior con y sin el funcionamiento de la actividad) detallado en el Decreto N° 740-GCBA-07. En particular, se deberá monitorear los niveles sonoros correspondientes a sector de la traza perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

n) En caso de ser superados los Límites Máximos Permisibles, LMP, se deberán tomar las medidas de mitigación necesarias.

Etapa Operacional:

a) Aplicar todas las medidas de mitigación necesarias a fin de no superar los Límites Máximos Permisibles establecidos para el período diurno y nocturno sobre la traza del proyecto, sector Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

b) Presentar Informe de Evaluación de Impacto Acústico a los 180 días de encontrarse operativo el Puente. Dicho informe deberá contar con mediciones in situ en ambiente exterior durante los períodos diurno y nocturno.

c) De dicha presentación surgirá la necesidad, o no, de realizar modificaciones o mejoras tendientes a disminuir los niveles sonoros dentro de la traza, y se desprenderán nuevas condiciones a cumplir para el estado de operación del proyecto.

d) Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente.

e) Establecer un programa de monitoreo acorde a la ley N° 1.540 y su decreto reglamentario N° 740/07, a través del cual se planifique y ejecute el control en forma periódica de los niveles sonoros resultantes".

40. Deberá presentar los términos del Programa de Monitoreo de Calidad de Aire para ser analizado en el marco del Estudio de Impacto Ambiental, **previo a la puesta en funcionamiento del proyect**o, conforme lo establecido por la Subgerencia Operativa de Calidad de Aire y Agua, mediante Informe N° IF-2017-04660260-DGET.

41. **Previo al inicio de las obras**, deberá demostrar el cumplimiento de los requerimientos solicitados por la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, conforme lo establecido en la Nota N° NO-2017-02005940-APNDGAMB#ACUMAR.

42. **Previo al inicio de las obras**, deberá demostrar el cumplimiento de aquellos requerimientos solicitados por el Organismo Provincial para el Desarrollo el Desarrollo Sostenible mediante Resolución N° 125/2017, para dicha instancia.

43. **Previo a toda obra**, deberá acreditar la contratación de una cobertura Daño Ambiental de Incidencia Colectiva previsto por el artículo 22° de la Ley Nacional N° 25.675.

44. En caso que el proyecto en cuestión se vea alterado, dichas modificaciones deberán ser informadas a este organismo.

45. **Una vez finalizadas las obras**, se deberá presentar una Auditoria Ambiental que manifieste el estricto cumplimiento de las condiciones establecidas para el proyecto en cuestión y cuyos resultados deberán ser presentados ante la Autoridad de Aplicación. La Auditoria deberá presentarse con las firmas del solicitante y el responsable técnico del proyecto; que reviste el carácter de declaración jurada.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número: NO-2017-03664634-APN-ACUMAR#MAD

Buenos Aires, Martes 14 de Marzo de 2017

Referencia: EX 2016-23242378-APRA S/ CAA Lacarra

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.

Gladys Esther Gonzalez
Presidente

Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable

CUDAP: NOTA-ACR:0011591/2016

Número original: NO-2016-24427718- CUMAR

Organismo: ACUMAR

ACUMAR Folio 2

Datos de registración
Fecha y hora: 01-Nov-2016 12:50:14
Área: MESA@acumar - Mesa de Entradas

ACUMAR
Dirección de Operaciones
01 NOV 2016
ENTRADA

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original: NO-2016-24427718- CUMAR

Causante: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Destinatario: DO@acumar - Direccion de Operaciones

Título: "Puente Lacarra" sobre Riachuelo - Nueva vinculación CABA - Partido de Lanús - Estudio de Impacto Ambiental.-

Texto

Ref.: "Puente Lacarra" sobre Riachuelo - Nueva vinculación CABA - Partido de Lanús - Estudio de Impacto Ambiental.-
Adjunta informe realizado por la Empresa Autopistas Urbanas SA (AUSA) en relación al Proyecto de la obra Puente Lacarra-

Fecha de impresión: 01-Nov-2016 12:50:14

CUDAP : NOTA-ACR:0011591/2016

NOTA 11591/16

ACUMAR Folio 3

01 NOV 2016 12:30

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

Número: NO-2016-24427718- -CUMAR

Buenos Aires, Lunes 31 de Octubre de 2016

Referencia: "Puente Lacarra" sobre el Riachuelo – Nueva vinculación CABA – Partido de Lanús. Estudio de Impacto Ambiental

A: GABRIELA SEIJO (DIRECCION OPERATIVA ACUMAR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

DIRECCION OPERATIVA

GABRIELA SEIJO

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Titular del Organismo Fuera de Nivel Unidad de Proyectos Especiales Cuenca Matanza Riachuelo (UPE CUMAR) del Ministerio de Gobierno, designado por Decreto N° 47/16, y como Representante del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo (ACUMAR) designado por Decreto N° 77/2016, a fin de hacerle llegar el Estudio de Impacto Ambiental realizado por la empresa Autopistas Urbanas S.A (AUSA) en relación al proyecto de obra del "Puente Lacarra" sobre el Riachuelo – Nueva vinculación CABA – Partido de Lanús, cuyo inicio de ejecución está estipulado para enero del 2017.

Mediante la presente se le adjunta Nota N° 326/GT y GC /2016, y su respectiva documentación en formato digital.

Sin otro particular, se remite la presente para su conocimiento.

Sin otro particular saluda atte.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

Resolución

Número: NO-2017-03664634-APN-ACUMAR#MAD

Buenos Aires, Martes 14 de Marzo de 2017

Referencia: EX 2016-23242378-APRA S/ CAA

VISTO: La Ley Nacional N° 25.675, las Leyes N° 6, N° 123 y N° 2.628 (textos consolidados por ley N° 5.666), la Ley N° 1.540, los Decretos N° 198/GCABA/06, N° 740/GCABA/07, N° 220/GCABA/07 y N° 37/GCABA/16, la Resolución N° 507/APRA/2016, N° 300/MAyEP/08, la Disposición N° 117/DGTALAPRA/12, el Expediente N° 2016-23242378-MGEYA-APRA, y

CONSIDERANDO:

Que por los presentes actuados se tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto "Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires" que constituye una nueva vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Partido de Lanús en la intersección de la AU7 (Autopista Héctor Cámpora) con el Riachuelo;

Que el programa se encuadra dentro del inciso k) del Artículo 13° de la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), por el cual se presume de Relevante Efecto Ambiental a "Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos", debiéndose convocar a una Audiencia Pública para su discusión, según lo establece la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666);

Que en ese sentido, la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación, mediante sus Informes N° IF-2016-26398021-DGET, y N° IF-2017-04773654-DGET, propone la prosecución del trámite, manteniendo la categorización del Proyecto denominado "Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires" como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.);

Que el proyecto en estudio constituye una nueva vinculación C.A.B.A. – Lanús, en la intersección de la AU7 (Autopista Héctor J. Cámpora) con el Riachuelo. La obra dará continuidad y vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense. Se trata de un puente que conecta los barrios de Lugano y Lanús, vinculando la Autopista Cámpora del lado de Capital Federal con las avenidas Cnel. Osorio y Gral. Olazábal en la provincia de Buenos Aires;

Que este puente permite conectar el centro de Lanús con la autopista mencionada y, en poco tiempo, con la Autopista 25 de Mayo, y llegar al centro porteño. A su vez, se proyecta un distribuidor de tránsito al suroeste de la intersección de la AU 7 Av. H. J. Cámpora con la Av. 27 de Febrero;

Que los objetivos a cumplir con el nuevo puente son: 1) Mejorar la vinculación de la zona sur de C.A.B.A. con el norte de Lanús; 2) Brindar un nuevo acceso a C.A.B.A.; 3) Disminuir el tránsito de cargas por el Puente Alsina; 4) Favorecer el acceso de tránsito pesado a la Red de Autopistas de AUSA;

Que en el diseño del proyecto se han incorporado objetivos complementarios que hacen al mejoramiento de la factibilidad ambiental del mismo, entre los cuales cabe mencionar: 1) Mejorar la calidad de aire por aumento en la fluidez del tránsito y por disminución de las emisiones de gases vehiculares por reducción de la circulación a nivel urbano con semáforos, que originarían aceleraciones de arranque posteriores a las interrupciones de tránsito; 2) Disminuir los ruidos molestos por ausencia de barreras semafóricas que produzcan aceleraciones de arranque y el uso de las bocinas durante las interrupciones del tránsito; 3) Aumentar la seguridad por la reurbanización del área e incrementar la iluminación; 4) Incrementar el valor inmobiliario de las propiedades y del valor del suelo por la refuncionalización de la zona; 5) Regular los desvíos de tránsito durante la ejecución de las obras, hasta su total habilitación y la prestación de las tecnologías necesarias, a fin de garantizar la seguridad peatonal y vehicular;

Que el proyecto a desarrollarse tendrá como área de influencia directa el sector sur del barrio "Villa Soldati" (Capital Federal) y sudoeste del barrio "Villa Jardín" de la localidad de Lanús Oeste (Gran Buenos Aires);

Que dicha área contiene un importante núcleo urbano de la localidad de Lanús Oeste que funcionará como borde del área operativa del proyecto durante la etapa de obra y luego ya en la nueva situación urbana con el puente en uso. Mientras que en la margen Oeste del Riachuelo, en la Ciudad de Buenos Aires, los terrenos adyacentes a la zona de operación están ocupados por el Parque polideportivo Pres. Julio A. Roca;

Que el área operativa afectará directamente a toda la zona comprendida a ambos lados del Riachuelo entre las calles Av. Cnel. Osorio y Av. de la Ribera Sur (en el área metropolitana) y la Av. 27 de Febrero y AU 7 Av. H. Cámpora (en Capital Federal);

Que el área de estudio se encuentra fuertemente urbanizada en la margen del conurbano y suburbanizada en territorio de Capital Federal, por lo tanto, las particularidades del medio natural original se encuentran muy modificadas por el hombre;

Que el puente objeto del presente estudio se realizará conectando el Partido de Lanús (Lanús Oeste, barrio Villa Jardín) y la Ciudad de Buenos Aires (comuna 8, barrio Villa Soldati) atravesando la barrera geográfica que constituye el Riachuelo;

Que es por esto que en el diagnóstico realizado por el profesional interviniente se describen los aspectos más relevantes de estos barrios a nivel de localidad y comuna, según la disponibilidad de datos específicos;

Que en cuanto al relevamiento del transporte en el área de influencia del proyecto, se observa que el área está rodeada por tres arterias centrales de circulación vehicular, a saber: autopista Pres. H. Cámpora, Av. Cnel. Roca y Av. 27 de Febrero sobre la margen izquierda del Riachuelo;

Que el área de desarrollo del proyecto se estima en 13 hectáreas. Dentro de ese sector urbano y en forma contigua, entre las calles Av. Cnel. Roca, Av. 27 de Febrero, Pergamino y AU.H. J. Cámpora, está en proceso de construcción avanzado, un Centro de Transferencia de Cargas (actualmente en ejecución por FADEEAC) para camiones y contenedores;

Que actualmente las posibilidades de conexión de Lanús con la Ciudad de Buenos Aires son: a través del Puente Alsina, ubicado en la localidad de Valentín Alsina; el Puente Pueyrredón, en el Partido de Avellaneda que permite una unión directa con el sistema de autopistas y Plaza Constitución; el Puente Pte. Victorino de la Plaza, que une el Partido de Avellaneda con Barracas; el Puente Nicolás Avellaneda que une Avellaneda con La Boca y finalmente la Autopista Buenos Aires – La Plata. Ofrecer alternativas de nuevos cruces del Riachuelo permitiría descomprimir el flujo vehicular en Puente Alsina (Lanús) y Puente La Noria (Lomas de Zamora) además de los corredores de Pavón, Remedios de Escalada y 10 de Septiembre como conexión local;

Que en este caso, el área de influencia del proyecto está conectada por la Av. Rivera sur Carlos Pellegrini sobre la costa este del Riachuelo y en dirección al área central del municipio, por la Av. Cnel. Osorio;

Que es importante señalar que el puente proyectado servirá de complemento al puente Alsina que actualmente representa uno de los principales accesos a Capital Federal, cuyo flujo estimado de vehículos es de 46.000 por día;

Que las dos áreas de estudio que aquí se consideran para la obra del puente están poco construidas y mayormente son terrenos libres, por lo que el nivel de impermeabilización del suelo es reducido. No obstante, el profesional interviniente manifiesta que en un radio mayor la urbanización es intensa y los desagües pluviales escasos, por tratarse, en ambos casos, de zonas marginales;

Que además, en el Estudio de Impacto Ambiental presentado se efectúa un análisis de los usos que se desarrollan en el área a intervenir y la ocupación del suelo;

Que tomando en consideración la información recabada en el diagnóstico y las diversas interacciones entre el medio físico natural y el social, es importante señalar cuáles son las resultantes en términos de problemáticas ambientales;

Que a continuación se hace una breve mención de aquellas consideradas más relevantes para la evaluación del proyecto en cuestión;

Que las inundaciones sobre ambas márgenes del río Riachuelo en el área de estudio son recurrentes (5 años), producto de situaciones naturales y antrópicas;

Que entre las situaciones naturales se destacan: precipitaciones intensas y concentradas en el tiempo, que superan la capacidad normal o calculada, y dificultad de desagüe de los arroyos entubados y del Riachuelo; cuando sopla el viento, sudestada, que frena el ingreso del Río de la Plata en el Atlántico;

Que entre las causas humanas están: la rectificación del río que incrementó la velocidad de sus agua y empeoró sus desbordes; la acentuada ocupación en zonas bajas de la cuenca; la impermeabilización del suelo que agiliza el movimiento de las aguas hacia las zonas más bajas de las cuencas, disminuyendo la capacidad de retención del suelo y elevando los niveles de calzada, agravando así las situaciones de anegamiento, y la escasa forestación de la zona;

Que respecto a la contaminación hídrica producida por el vuelco a la red pluvial de cloacas, efluentes industriales (principalmente curtiembres, industria química y de papel) y lixiviado de basurales, además de residuos dispersos en la vía pública, se generan malos olores y riesgos a la salud pública de los vecinos;

Que respecto a la urbanización densa con asentamientos precarios, sobre ambas márgenes del Riachuelo se ha producido una ocupación espontánea del territorio con condiciones habitacionales precarias, debido a la escasa o nula infraestructura de servicios urbanos;

Que respecto a los residuos, su dispersión en la vía pública agudiza los problemas de inundaciones que se generan por el taponamiento de los desagües pluviales y en los trayectos y bocas de salida de los arroyos entubados;

Que asimismo, las inundaciones arrastran los residuos y contaminan el hábitat urbano, dispersando los mismos a través del área de desborde. En el área de estudio no existen espacios de considerable dimensión como para ser identificados como basurales a cielo abierto, sin embargo se encuentran, en la vía pública, pequeños lugares de disposición inadecuada de residuos que pueden constituirse en un problema a las aguas subterráneas, generar situaciones de insalubridad, y riesgo sanitario para los habitantes de la zona;

Que en cuanto a las características del proyecto, para el nuevo puente se adoptan dos calzadas de 7 m de ancho (cada una de 2 carriles de 3,50 m por mano), con una isleta de separación de 1,60 m y perfil a dos aguas con pendiente transversal del 2% hacia bordes externos. Ambas márgenes cuentan con banquina de 1,50 m, media defensa de tipo New Jersey y vereda peatonal de 1,80 m de ancho libre (Estudio de Impacto

Ambiental presentado por IF-2016-25927008-DGET);

Que de acuerdo a lo declarado, en la Av. 27 de Febrero se prevé mantener los 3 carriles por sentido de circulación que tiene actualmente. Para la rama que conecta el nuevo puente con dicha avenida en sentido a la Capital Federal, se prevé la construcción de un puente mano al centro;

Que del lado opuesto del Riachuelo, en el partido de Lanús, se proyecta una rotonda sobre la calle Cnel. Osorio, al inicio del terraplén de acceso al nuevo puente, y una rama de giro a la derecha para vincular directamente con la Avenida Ribereña a aquellos vehículos que provienen de la C.A.B.A. En la Av. de la Ribera se mantienen los 2 carriles por sentido de circulación existentes (Figura 29, adjunta por Registro N° RE-2016-23241717-APRA);

Que los sectores que comprenden el diseño geométrico y sus parámetros más distintivos son los que se mencionarán a continuación;

Que en primer lugar, podemos mencionar la Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz: para esta calzada se plantea una nueva alineación, en un sector de unos 400 m aproximadamente, para poder lograr un adecuado gálibo con la Rama 1. Se compone de curvas y contra curvas de 250 m de radio, con espirales de transición entre las mismas. Su peralte y contra peralte es del 2%, y su velocidad directriz de diseño es de 60 km/h. El ancho de calzada es de 3 carriles de 3,35 m (10,05 m total), con cordones no montables en ambas márgenes;

Que en segundo lugar, cabe destacar la Rama 1: rama de vinculación entre Avenida Coronel Osorio en la localidad de Lanús, y Avenida 27 de Febrero, sentido a C. A. B. A., en la C. A. B. A. Se compone de curvas y contra curvas que van desde 112,20 a 400 m de radio, con espirales de transición entre las mismas. Su peralte y contra peralte oscilan entre 0% y 4%, y su velocidad directriz de diseño es de 55 km/h. El ancho de calzada es de 2 carriles de 3,50 m (7 m total), banquina interna de 1,50 m y 0,50 m de banquina externa;

Que en tercer lugar, se destaca la Rama 2: rama de vinculación entre Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz, en la C. A. B. A., y Avenida Coronel Osorio en la localidad de Lanús. Se compone de curvas y contra curvas que van desde 120,80 a 375 m de radio, con espirales de transición entre las mismas. Su peralte y contra peralte oscilan entre 2% y 4%, y su velocidad directriz de diseño es de 55 km/h. El ancho de calzada es de 2 carriles de 3,50 m (7 m total), banquina externa de 1,50 m y 0,50 m de banquina interna;

Que en cuarto lugar, cabe mencionar la Rama 3: rama de vinculación entre Avenida Coronel Osorio en la localidad de Lanús, y Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz, en la C. A. B. A. Se compone de una curva de 35 m de radio, con espirales de transición. Su peralte oscila entre 2% y 6%, y su velocidad directriz de diseño es de 35 km/h. El ancho de calzada es de 1 carril de 5,50 m, banquina interna de 1,50 m y 0,50 m de banquina externa;

Que en quinto lugar, se destaca la Rama 4: rama de vinculación entre Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz, en la C. A. B. A., y la intersección de Avenida Coronel Osorio con la Avenida de la Ribera Sur - Carlos Pellegrini, en la localidad de Lanús. Como la curva anterior, se compone de una curva de 35 m de radio, con espirales de transición. Su peralte oscila entre 2% y 4%, y su velocidad directriz de diseño es de 35 km/h. El ancho de calzada es de1 carril de 5,50 m, banquina interna de 1,50 m y 0,50 mde banquina externa;

Que en último lugar, cabe mencionar la Rotonda Osorio, dispuesta para organizar el tránsito en la confluencia de las arterias Avenida Coronel Osorio - Calle Manuel Castro - Vinculación Nuevo Puente, en la localidad de Lanús. Además se deja previsto la posibilidad de incorporar una nueva arteria a la rotonda, que contempla la expansión del complejo habitacional que se desarrolla en la zona. Rotonda de radio interior de 18 m, delantal de 2 m de ancho, y radio exterior de 27 m. Su peralte es de 2%, y su velocidad directriz de diseño es de 20 km/h. El ancho de calzada es de 2 carriles de 3,50 m. (7 m. en total), con cordones no montables en ambas márgenes;

Que además contempla las siguientes obras estructurales: 1) Puente 1: puente cajón que permite desarrollar la Rama 1 por sobre la Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz; 2) Puente 2: puente cajón que deja prevista la incorporación de una vinculación del espacio comprendido dentro de la Rama 3 con el ejido vial por fuera del distribuidor; 3) Puente Riachuelo: puente bidireccional de calzadas de 2 trochas cada una, que genera la nueva vinculación C.A.B.A. – Lanús, a la altura de la AU7 (Autopista Héctor J. Cámpora);

Que a continuación se detallan los componentes más relevantes del proyecto;

Que en relación con los pavimentos, se prevé para las calzadas a construir, pavimentos de hormigón para los accesos a los puentes, ramas y colectoras (avenidas ribereñas). La estructura contempla una losa de hormigón de 28 cm de espesor, sobre una sub-base de hormigón pobre de 15 cm de espesor, apoyado sobre una subrasante con compactación especial en los últimos 30 cm;

Que por Registro N° RE-2016-23241717-APRA se adjuntan imágenes de las estructuras de pavimento en ingreso al puente y en las ramas;

Que se prevé un pavimento rígido para las colectoras, Av. 27 de Febrero y la Av. Coronel Osorio;

Que en cuanto a la estructura del puente principal, se trata de un cruce sobre el Riachuelo, que además debe permitir el paso de las avenidas ribereñas en ambas márgenes (Av. 27 de Febrero y Camino de la Ribera);

Que se utiliza para resolver el problema, una solución “tradicional” de puente con tablero de vigas premoldeadas pretensadas, combinada con apoyos en largas ménsulas que salen de las pilas;

Que en el diseño se ha considerado el cruce sobre el Riachuelo con una luz importante, mediante estructuras tradicionales que combinan vigas esbeltas con ménsulas que salen de las fuertes pilas;

Que al mismo tiempo, los tramos laterales menores preservan la circulación en las avenidas ribereñas

Que en favor de mitigar el impacto visual el proyecto elegido evita una sola luz importante, poco apropiadas para un pasaje con gálibo bajo sobre las aguas, a implantar en una zona urbana de elevada densidad de población;

Que atendiendo a las posibilidades que permite su construcción, está constituido por 2 pilas de hormigón armado (una en cada margen) de una altura compatible con el gálibo vial, fundadas sobre sendos cabezales que descansan sobre 2 filas de pilotes, y coronadas con cantilévers de unos 15.00 m de longitud hacia ambos lados;

Que las pilas se implantan en la ribera del cauce integrándose armoniosamente con las banquinas de las avenidas ribereñas. El tráfico circulante por las avenidas ribereñas apreciará la masa estructural del puente solo cuando esté debajo de éste, primando en las aproximaciones, la visual esbelta de un tablero de poca altura, delimitado por fuertes pilas y estribos;

Que estos grandes voladizos contienen el tablero del tramo central y el de los tramos laterales, ambos formados por 10 vigas de 1.70m de altura. Los voladizos son de hormigón pretensado y están formados por nervios longitudinales en correspondencia con las vigas del tablero;

Que los cantilévers arrancan en las pilas y se desarrollan a ambos lados de las mismas, logrando de esta manera el equilibrio entre el tramo central y los tramos laterales;

Que para estos últimos se adopta una longitud compatible con el gálibo horizontal necesario para las avenidas ribereñas y un gálibo vertical carretero de 5,10 m.;

Que las vigas apoyan a media madera sobre los extremos de los voladizos;

Que la estructura se completa con una losa hormigonada in situ con continuidad, entre las losas de aproximación. En las líneas de tablero se ha introducido una ligera curvatura, para lograr un aspecto de arco rebajado;

Que el puente termina con estribos en terraplén de “tierra armada” en ambos extremos y su método constructivo consiste en ejecutar el pilotaje y cabezales y una vez terminados se construirán las pilas y cantilevers sobre cimbras mediante terraplenes de avance;

Que por último, se montarán las vigas mediante grúa y/o viga de lanzamiento completándose con una losa del tablero;

Que por Informe N° IF-2016-25927008-DGET se incluyen dos imágenes de una modelización tridimensional de la estructura;

Que el cruce de la Rama 1 con la Avenida 27 de Febrero, se resuelve con una estructura de marco cerrado tipo cajón, de 12,40 m de luz, 22,40 m de largo y altura interna de 5,70 m.;

Que los espesores son: 0,40 m de losa superior, 0,50 m de losa inferior y 0,45 m de espesor de paredes;

Que la estructura que vincula el recinto de estacionamiento con el Parque Roca, es otro cajón de 21,20 m de longitud y con la misma sección del cajón anterior;

Que el área de estudio muestra que actualmente, los territorios incluidos, insertos en las comunas sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios linderos al Riachuelo en la provincia de Buenos Aires, sólo se encuentran unidos vehicularmente por el Puente Alsina, que es quien establece la continuidad entre Av. Sáenz y Av. Remedios de Escalada de San Martín;

Que la nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre los puentes La Noria (al suroeste del mismo) y por el Puente Alsina (al noreste);

Que es de interés señalar que entre las áreas comprometidas se observa un alto desplazamiento de población en forma cotidiana entre su domicilio y su lugar de trabajo, ubicados uno en la CABA, el otro en el sur de CABA o del lado Provincia, en particular entre Villa Lugano, Villa Soldati y Mataderos y Villa Lugano, Nueva Pompeya, Boedo, Once, Flores, Boca y Barracas, en la CABA y Lanús, Lomas de Zamora, Valentín Alsina en la Provincia de Buenos Aires;

Que el análisis del tránsito ha observado el comportamiento de vías y corredores en el área de inserción del puente que inciden en la estructuración del tránsito. Dicho análisis se adjunta por Informe N° IF-2016-25927008-APRA, del cual se extrae lo siguiente: 1) Se espera en circulación sobre el Nuevo Puente un volumen aproximativo de 700-800 vehículos por Hora Pico y por sentido de circulación; 2) Se evalúa que entre un 10% y un 20% de este tránsito estará compuesto por Camiones; 3) Se prevé una leve asimetría entre los dos sentidos de circulación, con una mayoría de tránsito dirigiéndose hacia Capital por la mañana y volviendo hacia Provincia por la Tarde; 4) Se considera que el Nuevo Puente funcionará esencialmente (entre un 70 y un 90% del tránsito) con los ejes viales ubicados al Norte y al Este (la avenida 27 de febrero y AU. Cámpora, lado CABA y Calle Osorio y Carlos Pellegrini, lado Lanús); 5) La apertura del Nuevo Puente permite aliviar los volúmenes de tránsito sobre los dos puentes existentes, aunque en el total de viajes cruzando a través de los tres cruces aumenta; 6) El impacto es muy importante para el Puente Alsina: la implementación del Metrobus, combinada con la apertura del Nuevo Puente, lleva a una disminución del tránsito de entre 12% y 25%. Es muy importante que el nuevo cruce esté disponible, previamente a que entre en funcionamiento el nuevo Metrobus sobre dicha avenida; 7) El impacto sobre el Puente La Noria es más reducido: alrededor del 5% de este volumen se deriva hacia el Nuevo Puente;

Que las obras físicas para la construcción del proyecto incluyen una serie de acciones de las cuales las más significativas a los efectos de la Evaluación Ambiental son: 1) Terraplén con compactación especial; 2)

Desmonte, destronque y limpieza del terreno; 3) Demolición de pavimentos existentes; 4) Repavimentación con concreto asfáltico; 5) Calzada de hormigón simple en ramas; 6) Colocación de cartelería y señalización; 7) Construcción de veredas; 8) Tratamiento paisajístico compensatorio en sectores remanentes; 9) Iluminación; 10) Construcción y /o retiro de colectoras y viaductos (ramas); 11) Muros en ramas;

Que la obra está ubicada en una zona con alto tránsito, dentro de un entorno urbano, por lo que se requiere un análisis cuidadoso para minimizar la interferencia con las actividades del sector durante el período de obra;

Que las tareas que componen el alcance total de la obra imponen la implementación de etapas constructivas, cada una con distintos grados de incidencia en el entorno, pueden enumerarse como sigue: 1) Limpieza de terreno y preparación del área de obra; 2) Construcción de obradores; 3) Reubicación de todos los servicios públicos que se vean afectados por la obra; 4) Desarrollo de tareas en el sitio: demoliciones, movimiento de suelos, construcción de elementos de desagüe, ejecución de columna y dinteles de estructuras, construcción de pavimentos; 5) Montaje de elementos premoldeados: vigas de los puentes, escamas para muros de terraplén armado, defensas de hormigón tipo New Jersey; 6) Desarrollo de tareas finales en el sitio: pavimentos sobre estructuras, demarcación horizontal y señalización vertical, iluminación, construcción de marquesina, construcción de veredas, parquización, etc.;

Que es importante destacar que la empresa constructora que tenga a cargo los trabajos será quien proponga los métodos constructivos definitivos, que serán aprobados o corregidos por el comitente según corresponda. Es por ello que en esta evaluación se busca identificar los impactos que las actividades pueden presentar y se establecerá las condiciones a las que deben ajustarse, más allá de las variantes metodológicas que finalmente se adopten para desarrollar el proceso constructivo;

Que en cuanto a las operaciones de limpieza y/o preparación del lugar de la obra, se prevé la limpieza total del terreno, incluyéndose el área de instalación de obradores. Al ser la primera de las actividades de obra a desarrollar se deben contemplar especialmente las medidas de comunicación y señalamiento de prevención, ya que la presencia de maquinaria en zonas adyacentes a las calzadas de circulación vehicular puede generar situaciones de riesgo donde debe minimizarse la posibilidad de accidentes;

Que las actividades de limpieza del terreno (con retiro de vegetación superficial) y las asociadas a movimientos de suelos, remoción de pavimentos existentes y la circulación de vehículos y maquinaria sobre superficies sin pavimentar dan lugar a la generación de polvo y partículas en suspensión provocando deterioro de la calidad del aire. Los puntos en los que esta afección puede tener mayor importancia serán todos aquellos que se encuentren más próximos a los frentes de las viviendas existentes. Esta obra no presenta zonas con frentistas, salvo los de la última cuadra de calle Lacarra;

Que en esta etapa también se procederá a la remoción de especies arbóreas que resulta necesario para la realización de la obra; las especies afectadas son ceibos, ombúes, eucaliptus, etc.;

Que las especies que sean susceptibles de ser transplantadas serán reubicadas en los lugares que indique la inspección de obra. En caso de no contar con espacio suficiente, serán acarreadas a vivero municipal;

Que la preparación del terreno deberá incluir la correcta demarcación del sector y la construcción de un cerco de obra adecuado para evitar la interferencia de las actividades de obra con el resto de las actividades de los habitantes de este sector;

Que en cuanto a los obradores, para una obra de esta magnitud estará conformado al menos por los siguientes sectores: 1) Oficinas de la Jefatura de Obra y de la Inspección Sanitarios y Vestuarios; 2) Comedor; 3) Pañol de herramientas; 4) Sector maquinarias y equipos; 5)Sector acopio de elementos premoldeados; 6) Sector de acopio de materiales;

Que se prevé la instalación del obrador en sectores adyacentes a la obra, de modo de generar la mínima

interferencia posible con la circulación vehicular y peatonal;

Que por tratarse de un área urbana consolidada, las instalaciones de obrador deben minimizarse tanto en superficie como en las actividades que en él se desarrollan. Se promoverá la elaboración de elementos premoldeados (vigas de los puentes, escamas para muros de terraplén armado, defensas de hormigón tipo New Jersey) en fábrica;

Que en el IF-2016-25927008-DGET se observa la posible ubicación de los obradores;

Que respecto al transporte de materiales, maquinaria, equipos, se promoverá que las instalaciones del mismo sean mínimas, tanto en superficie como en las actividades que en él se desarrollan;

Que en ese sentido, la contratista deberá optimizar el manejo de los materiales, evitando grandes acopios, y elaborar los elementos premoldeados en fábrica;

Que también se promoverá el retiro, al finalizar la jornada laboral, de los vehículos que admitan esa movilización (camiones, camionetas), preferiblemente a terrenos o galpones industriales en la zona;

Que el traslado y montaje de los elementos prefabricados significa una operación con alto efecto. Las tres tareas sucesivas con estos materiales serían: 1) Transporte de los elementos prefabricados a obra; 2) Descarga en zona de acopio dentro del obrador; 3) Montaje de los elementos en su posición definitiva en la obra;

Que el transporte de los elementos puede requerir la utilización de vehículos de dimensiones especiales, manifestándose allí un efecto ambientalmente indeseable durante el recorrido que estos vehículos realizan por la red vial y la interferencia que generan con el resto del tránsito;

Que en cuanto al plazo de obra, la etapa constructiva se estima de una duración aproximada de 16 meses, y la vida útil del proyecto cuenta con un horizonte mínimo de 50 años;

Que respecto a la Identificación de impactos ambientales, en el Capítulo 6 del Estudio de Impacto Ambiental presentado se describen los impactos ambientales identificados asociados a la ejecución del proyecto;

Que los factores analizados por el profesional interviniente son: 1) Medio Natural: I)Tierra: Suelos. Uso actual y potencial. II) Aguas: Superficial y Subterránea; III) Aire: Calidad (gases y partículas) y Nivel Sonoro; IV) Aspectos Biológicos: Vegetación y Fauna; 2) Medio Socio-económico y Cultural: I) Usos del Territorio: espacios vacantes, sector residencial, sector comercial, sector de recreación; II) Sociales y Económicos: condiciones de vida, salud y seguridad, actividades económicas, empleo; III) Servicios e Infraestructura: medios de transporte, tránsito, redes cloacales, desagües pluviales, gestión de residuos; IV) Estéticos y Culturales: paisaje;

Que se analizaron todas las actividades del Proyecto, acciones y operaciones. Las actividades de la etapa de construcción del proyecto son: 1) Limpieza de la zona de obra; 2) Radicación del obrador y áreas de servicio; 3) Tránsito de maquinaria por calles existentes; 4) Excavaciones; 5) Instalación de bocas de ataque; 6) Relocalización de infraestructura existente; 7) Construcción de infraestructura adicional; 8)Actividades de revitalización y puesta en valor del espacio público; 9) Transporte de tierra; 10) Construcción de veredas; 11) Disposición de materiales y sobrantes de obra; 12) Generación de residuos;

Que los efectos derivados de la etapa de construcción son mayormente negativos, y asimilables a los de todo tipo de construcción, pero a la vez son acotados en el tiempo durante el tiempo que demande la obra;

Que dado que algunas características de los impactos son comunes a todas las acciones de la etapa de construcción, se detallarán a continuación las mismas, a fin de simplificar el análisis de los efectos ambientales. Cabe mencionar que sólo deben tenerse en cuenta aquellas interacciones en donde están

identificados los impactos, ya que en las demás, el efecto es nulo. Un ejemplo de ello es el factor "educación formal y no formal", que no interactúa con ninguna acción en la etapa deconstrucción;

Que todas las acciones de la construcción tienen una duración temporaria, ya que si bien las obras edilicias o de infraestructura perduran en el tiempo, el efecto de esta permanencia se evalúa en la etapa de funcionamiento;

Que con respecto a la reversibilidad, las acciones a generar por las obras, en lo que respecta a tránsito de maquinarias por calles existentes, la radicación de obradores y áreas de servicio y la limpieza de la zona de obra, resultan reversibles, si bien con distinto grado de reversibilidad para las aguas superficiales y subterráneas, la calidad del aire y nivel sonoro, la fauna, la salud y seguridad, las actividades económicas, el empleo, el tránsito, los medios de transporte y la gestión de residuos; de recreación, los estilos de vida, las redes cloacales, los desagües pluviales y el paisaje;

Que en cuanto al alcance territorial, el efecto de las siguientes acciones para todos los factores, excluyendo el suelo, la economía de la ciudad, el empleo, la disposición de residuos, es local: 1) Limpieza de la zona de obra; 2) Construcción de infraestructura adicional; 3) Reacondicionamiento de edificios; 4) Mejoramiento de accesos; 5) Mejoramiento circulación vehicular; 6) Mejoramiento de circulación peatonal;

Que estas mismas acciones poseen un efecto puntual para el suelo, mientras que su alcance territorial es zonal (área metropolitana) para la economía de la ciudad, el empleo y la disposición de residuos;

Que la relocalización de infraestructuras existentes y la radicación de obradores y áreas de servicio, por su parte, generan un efecto puntual sobre los factores;

Que a continuación se detallan los impactos que conllevará el proyecto durante la etapa constructiva en los diferentes factores analizados tanto del medio natural como en del medio socioeconómico y cultural;

Que en relación a los suelos, este factor se ve afectado por casi todas las acciones producto de las intervenciones. Todos los impactos que se generen son negativos, directos y compatibles, ya que en primer lugar se modifica la superficie y, posteriormente, se la ocupa aunque parcialmente, pero la magnitud es leve debido al estado de antropización del recurso;

Que en relación a las aguas superficiales y subterráneas, la radicación de obradores y áreas de servicio, generan un impacto negativo y compatible tanto para las aguas superficiales como para las subterráneas;

Que la construcción de infraestructura adicional genera un impacto positivo leve para las aguas superficiales y negativo compatible para el agua subterránea. Para las aguas subterráneas, las intervenciones a realizar originan un impacto indirecto;

Que en relación a la calidad del aire, la limpieza de la zona de obra, la radicación de obradores y áreas de servicio, causará un impacto negativo, directo y elevado sobre la calidad del aire. Todas las demás acciones también generan impactos directos y negativos, pero de magnitud leve, sobre la calidad del aire;

Que el recurso podría verse afectado por la emisión de óxidos de nitrógeno, dióxido de azufre, monóxido de carbono y por la generación de material particulado;

Que el movimiento de la tierra y materiales, propios de toda construcción, afecta en forma directa a la calidad del aire y a los trabajadores que se desempeñan en el lugar. La construcción debe hacerse en forma cuidadosa, tratando de minimizar la acción ya descripta, para no afectar a los trabajadores. En la zona afectada a las obras, será conveniente que los operarios utilicen barbijos como protección contra el material particulado;

Que como medida de mitigación se deberá mantener húmeda la superficie del suelo mediante el riego periódico, a fin de disminuir la presencia de polvo;

Que en relación al nivel sonoro del lugar,éste se verá afectado, en forma puntual, por casi todas las acciones en forma negativa, directa y más o menos elevada, según el tipo y características de las mismas;

Que esto se debe al ruido generado por las diferentes tareas, ya que en muchos casos se utiliza maquinaria pesada, y se sumará a las elevadas condiciones de nivel de ruido propias del área en estudio;

Que si bien esto es propio de las actividades de la construcción, deberá ser mitigado mediante el uso de protección auditiva, debiéndose programar los trabajos de modo tal de evitar que los vecinos sean afectados en horarios de descanso (salvo situaciones puntuales en las cuales se justificara realizar la tarea en horarios especiales para evitar otro tipo de efectos), reduciendo así el período de generación de ruidos. Esto contribuirá a disminuir la producción de contaminantes atmosféricos;

Que en relación a la vegetación, el despeje del frente de obra generará un impacto negativo, sobre la vegetación (cubierta vegetal y arbórea) ya que la misma podrá ser removida, si bien de manera muy parcial, y con reposición posible;

Que los efectos correspondientes a la etapa de funcionamiento, en cambio, son los que permanecerán en todo el transcurso del uso propuesto. Con respecto al grado de reversibilidad, los impactos serán irreversibles, ya que sólo dejarán de originarse cuando la vida útil de las nuevas instalaciones llegue a su término;

Que en relación a la fauna, el tránsito de maquinarias, en tanto, si bien origina un impacto negativo y directo, debido a la muy escasa fauna silvestre urbana detectada, se estima que la magnitud del impacto será compatible;

Que en relación a los sectores residencial, comercial y de recreación, dado que los impactos que reciben estos factores son similares, se los analizará en conjunto;

Que durante la etapa de construcción, el tránsito de maquinarias, la radicación de obradores y áreas de servicio, originan impactos negativos, directos y de magnitud moderada sobre estos sectores, ya que producen molestias en todo el vecindario;

Que la construcción de infraestructura adicional, en cambio, genera un impacto positivo, indirecto y moderado, debido a que contribuye a mejorar los servicios y la calidad de vida de los habitantes del barrio;

Que por su parte, similar efecto se produce con el reacondicionamiento y el mejoramiento de veredas, accesos y vegetación, ya que permiten mantener o mejorar la actual calidad de vida en el lugar;

Que en relación a las condiciones de vida, al igual que en los anteriores factores, el tránsito de maquinarias y la radicación de obradores y áreas de servicio generan impactos negativos, directos y moderados a raíz de las molestias que ocasionan a los habitantes del lugar alterando sus condiciones de vida y el normal desempeño de sus actividades laborales y educativas;

Que la construcción de infraestructura adicional y el mejoramiento circulatorio, al contribuir a mejorar la calidad de los servicios que brinda la ciudad, originan un impacto positivo, indirecto y moderado sobre los estilos de vida;

Que en relación a la salud y seguridad, la limpieza de la zona de obra, el tránsito de maquinarias y la radicación de obradores generan un impacto negativo, indirecto y de magnitud moderada ya que estas acciones conllevan un aumento de la inseguridad de los vecinos, debido a posibles accidentes;

Que la construcción de infraestructura adicional, en cambio, origina un impacto positivo, indirecto y leve, debido a que mejora la capacidad de respuesta del medio ante un problema como, por ejemplo, el de las lluvias intensas;

Que en relación a las actividades económicas, las relacionadas con la construcción generan impactos indirectos, positivos y de variada magnitud en la economía de la ciudad. Se estima que el impacto de la disposición de los materiales sobrantes de obra tendrá una magnitud leve, la que será moderada en el caso del reacondicionamiento de veredas y áreas circundantes;

Que por su parte, la construcción de infraestructura adicional, tendrá un impacto directo, positivo y moderado debido a que la ciudad mejora sus condiciones viales y de uso de espacios públicos;

Que en relación al empleo, todas las acciones de la construcción generarán impactos positivos y directos en el factor empleo, ya que las mismas requieren para su concreción mano de obra, generando tanto demanda directa como indirecta de la misma;

Que la magnitud del impacto debido al tránsito de maquinarias y a la disposición de los materiales sobrantes de obra será leve, al tiempo que será moderada en el caso de la limpieza de zona de obra, la relocalización de infraestructura existente, la construcción de infraestructura adicional y la radicación de obradores y áreas deservicio;

Que los impactos que originen las obras de mejoramiento tendrán una magnitud media a alta;

Que en relación al transporte y el tránsito, las mismas acciones mencionadas generarán un impacto negativo, de magnitud moderada y que afectará indirectamente a los medios de transporte, al tránsito pesado y semipesado y al tránsito liviano, a raíz de los problemas derivados de los necesarios cortes de calles;

Que en relación a las redes cloacales, las mismas no se verán afectadas por las obras si bien podrían registrarse efectos colaterales como resultado de la presencia de maquinarias y ejecución de excavaciones o construcción de muros y bases con un impacto negativo, directo y de magnitud compatible;

Que en relación a los desagües pluviales, por la misma razón que en el caso anterior, la relocalización de infraestructuras existentes podría generar un impacto negativo, directo y compatible sobre los desagües pluviales;

Que en cambio, la instalación de infraestructura adicional devengará en un impacto positivo, directo y de magnitud moderada sobre este factor, a raíz de la mejora con respecto a la situación actual;

Que en relación a la gestión de residuos, dado que, a excepción del tránsito de maquinarias, todas las acciones de la construcción generan residuos, cada una de ellas originará un impacto negativo, directo y de magnitud moderada con respecto a la disposición de los mismos, debido al incremento de desechos producto de las distintas actividades;

Que en relación al paisaje, la limpieza de la zona de obra, el tránsito de maquinarias, la construcción de infraestructura adicional, la radicación de obradores y áreas de servicio y la construcción de las ramas generarán un impacto negativo, directo y de magnitud moderada en el paisaje, ya que si bien lo modifican y degradan estéticamente, dicha modificación será localizada y durante un período breve;

Que la etapa de funcionamiento correspondiente a las obras a ejecutar, puede considerarse que en sí misma constituye un compendio de efectos ambientales positivos para el barrio y la ciudad;

Que con respecto al grado de reversibilidad de los impactos negativos específicos de esta etapa, los mismos son de carácter reversible;

Que en relación a los suelos, el mismo no presenta interacciones con las distintas acciones de esta etapa;

Que en relación al agua superficial, la puesta en funcionamiento del intercambiador y el puente no variará la distribución y escurrimiento del agua en caso de lluvias, por lo que no se generarán impactos negativos,

ya que con el mejoramiento de la infraestructura pluvial, contribuirá a evacuar más adecuadamente el agua;

Que en relación a la calidad del aire, en general no se presentan situaciones de impacto negativo, a excepción de la derivada del mayor flujo de tránsito que podría registrar el área como consecuencia de la obra la apertura donde se podrá observar impacto negativo, directo y compatible sobre la calidad del aire;

Que en relación al nivel sonoro, la habilitación del intercambiador y el puente, si bien tendrá una magnitud estimada como alta, se considera que no modificará de manera importante las condiciones actuales previéndose que la ordenación y agilidad del tránsito a que dé lugar contribuirán a mejorar las condiciones actuales y a disminuir la contaminación por ruido;

Que en relación a la vegetación y fauna, no se presentan interacciones con ninguna de las acciones de la etapa de funcionamiento;

Que en relación a los sectores residencial, comercial y de recreación y estilos de vida, estos sectores se verán beneficiados con impactos positivos, directos y de magnitud media, a raíz del mejoramiento del área, ya que incorporarán una mejora al entorno urbano, las condiciones paisajísticas, circulatorias (peatonal y vehicular), al uso del espacio público y a los valores de la propiedad;

Que en relación a las actividades económicas, la apertura del paso tendrá un impacto positivo, indirecto y medio, ya que mejorará tiempos y flujos de tránsito;

Que en relación al transporte, el impacto originado por la habilitación del intercambiador y susobras complementarias será positivo, directo e indirecto y de magnitud media y alta;

Que de la misma manera, el ordenamiento del transporte y tránsito en su articulación con otros centros de actividades urbanas relevantes derivado de las acciones que se llevarán a cabo generará impactos positivos, directos e indirectos y de magnitud media y alta;

Que en relación al tránsito, teniendo en cuenta los estudios básicos sobre tránsito, la etapa de funcionamiento de las obras previstas, contribuiría a mejorar los índices para horas pico y contribuirá sensiblemente en la fluidez de la trama circulatoria urbana- metropolitana y facilitando la accesibilidad a futuros centros de actividades asociadas;

Que atento a ello se entiende que se generará un impacto positivo, directo y moderado elevado;

Que en relación a los desagües pluviales, el funcionamiento del intercambiador no afectará las condiciones actuales sino que las obras que se construirán mejorarán el sistema de desagües actual provocando efectos positivos sobre el barrio en general y el tránsito en particular, lo que generará impacto positivo medio-bajo;

Que en relación a la gestión de residuos, las actividades en esta etapa de funcionamiento no afectará las condiciones sobre manejo de residuos; no obstante, podrían generarse eventuales acumulaciones por fallas de recolección;

Que en relación al paisaje, el mismo se beneficiará en general, con las acciones que se pongan en funcionamiento, las que generarán impactos positivos directos, de valor medio o alto, teniendo en cuenta el mejoramiento estético y visual del lugar;

Que en relación al Plan de Gestión Ambiental, como Capítulo 7 del Estudio de Impacto Ambiental se presenta el Plan de Gestión Ambiental (PGA), que ha sido ejecutado considerando las medidas de mitigación de los efectos negativos y la potenciación de los efectos positivos, como un conjunto integrado de medidas y acciones que se complementan entre sí con el objetivo de alcanzar superiores metas de beneficio de la obra durante su construcción, con especial énfasis en los beneficios socio ambientales que la misma producirá a futuro;

Que el PGA incluye los programas a ser desarrollados para el control del impacto ambiental en el área durante la etapa de construcción de la obra. A continuación se citan los programas incluidos;

Que en relación al Programa Preventivo, según el enfoque proactivo, el presente programa contiene las acciones ambientales necesarias para prevenir situaciones de deterioro ambiental. Está compuesto por los siguientes subprogramas: 1) Subprograma de prevención del daño ambiental; 2) Subprograma de higiene y seguridad de obra; 3) Subprograma de capacitación ambiental; 4) Subprograma de difusión a la Comunidad; 5) Subprograma de Paralización de Obra;

Que en relación al Plan de relaciones con la comunidad, el Programa de Control a su vez cuenta con diferentes Subprogramas, a saber: 1) Subprograma de control y monitoreo, que incluye lo siguiente: I) Plan de control y monitoreos de aguas subterráneas: En este plan se medirán entre otros los siguientes parámetros para esta fase de construcción la observación del nivel freático y presión de agua durante el avance y, la cantidad y volumen de agua a evacuar; II) Plan de control y monitoreos del suelo y subsuelo y de operaciones con suelo; III) Plan de control y monitoreo de la calidad del aire, ruidos y vibraciones; IV) Plan de control y monitoreo de vectores; 2) Subprograma de alertas climáticas; 3) Subprograma de Verificación;

Que en relación al Programa correctivo, se prevén las siguientes medidas: 1) Medidas de mitigación y corrección de los impactos sobre el medioambiente durante la fase de construcción; 2) Medidas de mitigación de ruidos molestos al vecindario; 3) Medidas de mitigación sobre el tránsito vehicular y peatonal; 4) Medidas de mitigación de la generación de residuos en el área de la obra; 5) Medidas de mitigación y control de las operaciones con suelos y aguas contaminados y gases nocivos;

Que en relación al Programa de gestión de residuos, quedan comprendidos 1) Escombros y residuos sólidos; 2) Restos de combustibles y lubricantes; 3) Suelos excedentes contaminados; 4) Aguas excedentes contaminadas; 5) Subprograma de Gestión Vial; 6) Minimización de los efectos para vecinos y linderos; 7) Medidas de protección vial; 8) Cartelería y Señalización Indicativa; 9) Subprograma de Protección; 10) Protección de construcciones existentes; 11) Protección y restitución del mobiliario urbano; 12) Detección y rescate del patrimonio cultural y arqueológico; 13) Medidas de mitigación respecto del patrimonio arquitectónico; 14) Subprograma de conservación y preservación de la naturaleza; 15)Subprograma de mitigación de los efectos producidos por obradores;

Que en relación al Programa de contingencia, el mismo comprende: 1) Plan de contingencia de riesgos físicos; 2) Plan de contingencia ante incendios; 3) Plan de contingencia ante accidentes; 4) Plan de contingencia respecto de redes y servicios; 5) Plan de contingencias para vuelcos y/o derrames; 6) Plan de seguridad de acceso a la obra;

Que en relación a los Informes Sectoriales, mediante Nota Nº NO-2016-3633616-APN-DGAMB-ACUMAR, la Dirección General Ambiental de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) informa lo siguiente: "…se deja constancia que la ACUMAR ha recibido una copia del Estudio de Impacto Ambiental del Puente Lacarra, cuyo responsable es la Empresa Autopistas Urbanas SA (AUSA);

Que de acuerdo a lo informado, el Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto que conectará CABA con Lanús sobre el Riachuelo, ha sido presentado tanto ante APRA (Expediente EX-2016-23242378-MGEYA-APRA) como OPDS con el objeto de obtener la aptitud ambiental en ambas jurisdicciones;

Que una vez concluido el análisis de dicha documentación por parte de la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental y Social, ACUMAR emitirá una Nota, dirigida tanto a APRA como a OPDS, dejando constancia de su opinión al respecto, y en caso de corresponder, realizando las observaciones que considere pertinentes";

Que la Dirección General de Espacios Verdes, se expidió por NO-2016-24276449- -DGEV "Me dirijo a usted, en relación a la nota de presentación, de fecha 24 de Octubre de 2016, caratulada como Expediente Electrónico Nº 24.121.267- MGEYA-DGEV-2016, en la cual se solicitaba el análisis del Estudio de

Impacto Ambiental, “Obra: Puente Lacarra” nueva vinculación CABA – Lanús (Pcia. de Bs. As.), en lo que respecta a las competencias de esta Dirección General de Espacios Verdes.- A tal efecto, esta Unidad de Organización cumple en llevar a su conocimiento el Informe elaborado por la Gerencia Operativa de Arbolado”. Al respecto la Gerencia Operativa de Arbolado indica por IF-2016-24165780- DGEV que “de contemplarse lo detallado en nuestro análisis de los temas que son de nuestra incumbencia, no existiría inconveniente alguno en aprobar la documentación presentada por AUSA”;

Que por otra parte, por Nota N° NO-2016-24964912-APRA se solicitó la intervención de las Direcciones Generales de Tránsito y Transporte, y de Planificación de la Movilidad;

Que por Nota Nº NO-2016-25610631-AUSA, remite el IF-2016-24916054-DGPMOV de la Dirección General de Planificación de la Movilidad, en el cual informa lo siguiente: “ (…) Partiendo del análisis de la disposición territorial del proyecto cabe remarcar que la nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre el puente La Noria (al suroeste) y el puente Alsina (al noroeste), observándose entre las áreas comprometidas un alto desplazamiento de población en forma cotidiana. En consecuencia se considera que el proyecto propuesto es sumamente favorable para la vinculación de la Ciudad con el Área Metropolitana, ello toda vez que favorece la integración y potencia el desarrollo de la zona sur;

Que por otro lado y en cuanto se refiere al estudio de tránsito recibido, cabe destacar que del material presentado surge la realización de un modelo macroscópico de la situación actual y de la situación futura de la zona. En el mismo se tuvieron en consideración proyectos de desarrollo urbano, tales como la Nueva Terminal de Micros Dellepiane, el Centro de Rupturas de carga, entre otros, los que podrían tener impacto biunívoco con el puente a desarrollarse;

Que asimismo, según lo mencionado en el citado estudio de tránsito, se deja constancia que resulta de vital importancia la inclusión dentro del proyecto de la intersección de la Avenida Escalada con la Avenida 27 de Febrero;

Que en consecuencia y atento a que dicho estudio arrojó resultados favorables a nivel vial, ello toda vez que del mismo surge que la accesibilidad hacia el nuevo puente funcionaría fluidamente, al mismo tiempo que evidencia que la propuesta presentada genera un impacto positivo en los puentes antes mencionados (La Noria y Alsina), esta Dirección General de Planificación de la Movilidad presta su conformidad con el proyecto en análisis”;

Que la Dirección General de Tránsito y Transporte, se expidió mediante Nota Nº NO-2016-25716481-DGTYTRA, manifestando “En cumplimiento a lo solicitado se hace saber que mediante nota Nº NO-2016-24921173- -DGTYTRA se prestó conformidad con el Proyecto "Puente Lacarra" sobre el Riachuelo - Nueva vinculación CABA - Partido de Lanús, que se desarrolla a partir de la intersección de la Au. H.J. Cámpora y la Av. 27 de Febrero en el barrio de Villa Soldati y en forma anexa al Pque. Pte. Julio A. Roca en la C.A.B.A. y la intersección del Camino de la Ribera Sur y las calles Coronel Osorio y Gral. Olazábal en el Partido de Lanús. En la nota mencionada se consigna que dicho proyecto impactará de manera biunívoca con la Nueva Terminal de Micros Dellepiane y el Centro de Rupturas de Carga, entre otros proyectos de Desarrollo Urbano. Asimismo, se informó que la accesibilidad al nuevo puente funciona fluidamente;

Que sin embargo se destacó que se considera importante incluir la intersección de la Av. Escalada con la Av. 27 de Febrero”;

Que a su vez, por NO-2016-24964882-APRA se solicitó la intervención de la Dirección General de Sistema Pluvial, y de Obras de Infraestructura Urbana, la Subsecretaría de Planeamiento, y la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico;

Que mediante Nota Nº NO-2016-25519034-UPEPH, la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico, informa que “… esta UPE Plan Hidráulico determinó tener en consideración los siguientes puntos: 1)- La zona donde se llevará a cabo el proyecto se localiza dentro de la cuenca Matanza-Riachuelo, cuya

autoridad es ACUMAR. En el ámbito de la CABA, la obra prevista se encuentra localizada en el límite entre las sub cuencas Erézcano - San Pedrito y Cildañez; 2)- Habiéndose analizado la documentación presentada, esta UPEPH no ha encontrado dentro de la misma ningún dato respecto al proyecto de drenaje asociado a la obra; 3)- Teniendo en cuenta los proyectos previstos en las cercanías, en conocimiento de esta UPEPH, al momento de elaborar el proyecto ejecutivo, se deberán tener en cuenta: I)- Los efectos del cambio en el uso del suelo (impermeabilización); II)- Las obras hidráulicas previstas para la desembocadura del Arroyo Cildáñez, las que se encuentran en etapa licitación para la elaboración del proyecto ejecutivo; III)- Las obras hidráulicas que servirán al nuevo Parque Olímpico; IV)- Los "humedales" (lagunas de tratamiento) previstos en la zona por parte de la APRA";

Que por Nota Nº NO-2016- 26386488-DGSPLU, la Dirección General de Sistema Pluvial, se expide y dice: "1. La obra se encuentra emplazada en la cuenca Matanza Riachuelo, en el límite de la cuenca del Arroyo Cildañez y el Arroyo Erezcano San Pedrito; 2. Habiéndose analizado la documentación presentada, esta dirección general solicita documentación de proyecto detallando el sistema de drenaje y vuelco a la red pluvial de la autopista; 3. Asimismo solicitamos se tenga presente para la etapa de proyecto ejecutivo las obras hidráulicas en el Arroyo Cildañez y la zona de tratamiento "humedales" previstas en este mismo";

Que por otro lado, la Dirección General de Obras de Infraestructura Urbana mediante Nota Nº NO-2016-25327274- DGOINFU, informa lo siguiente: "Habiendo analizado la documentación correspondiente al Proyecto Puente Lacarra sobre el Riachuelo- Nueva vinculación CABA – Partido de Lanús, no se encuentran objeciones que realizar al mismo prestando conformidad para las etapas subsiguientes";

Que además, la Subsecretaría de Planeamiento indica por NO-2016-26245935-SSPLANE "Al respecto esta Subsecretaría informa que comparte lo expuesto por la Dirección General de Planeamiento Urbano, a través de la NOTA-2016- 26243621-DGPLUR y la documentación que en ella se adjunta". La Dirección General de Planeamiento Urbano manifiesta "… esta Dirección General eleva un InformeDocumento Anexo con el análisis y consideraciones de la obra propuesta, dejando constancia que se trata de una evaluación urbanística sobre la base de un anteproyecto;

Que la evaluación es positiva dentro de los términos del Plan Urbano Ambiental pero se hace mención, dada la complejidad de la obra, sobre la necesidad de tener en cuenta en el estudio definitivo del proyecto; con carácter general; las múltiples interrelaciones con otros planes, programas, proyectos y obras con los cuales correspondería avanzar en una solución integral";

Que por otra parte, mediante Nota N° NO-2016-25598250-DGET se solicitó la intervención de Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica (dependiente de la Dirección General de Evaluación Técnica de la Agencia de Protección Ambiental) a fin de que expida respecto del Informe de Evaluación de Impacto Acústico adjuntado por el recurrente. Al respecto, dicha Subgerencia se expidió por IF-2016-25968060-DGET informando lo siguiente: "A partir de las declaraciones sugeridas por el profesional interviniente, como así también las medidas de mitigación recomendadas por el mismo, esta Área Técnica sugiere incluir las siguientes condiciones: 1)- Etapa de Obra: I)- Contar con una programación de operaciones durante la obra que permita el trabajo con las fuentes de ruido y vibraciones, en horarios adecuados a fin de minimizar el impacto en ambiente exterior y con el objeto de no alterarhoras de descanso de la población local; II)- Evitar la superposición temporal de actividades de obra potencialmente contaminantes por ruido y vibraciones; III)- Implementar jornadas de capacitación al personal de obra a fin de favorecer la concientización sobre la contaminación sonora y de vibraciones; IV)- Instalar barreras acústicas -transitorias- a fin de disminuir el impacto acústico, especialmente en zona residencial, institutos educativos y áreas verdes protegidas; V)- Los camiones y transportes de carga deberán restringir su velocidad de circulación. Los mismos requerirán de una programación de llegada y salida en forma secuencial a fin de evitar la espera de vehículos en la vía pública, evitando situaciones de congestión vial que puedan derivar en focos de emisión de ruidos (motores y bocinas, entre otros); VI)- Los camiones estacionados en el área de afección inmediata a la obra tendrán prohibido mantener encendido el motor mientras éstos se encuentren en espera y a nivel de la superficie; VII)- Realizar un control periódico del estado de la maquinaria y equipos generadores de ruidos y vibraciones a los efectos de cumplir con las

reglamentaciones vigentes; VIII)- En caso de utilizar generadores eléctricos al nivel de la calle, se deberán ubicar los más alejado posible de las fachadas de las viviendas cercanas, siendo obligatorio que cuenten con cámaras de insonorización efectivas y sistemas de amortiguamiento adecuado; IX)- Se deberán evitar los golpes de encofrados en su colocación, descargar manualmente hierros desde camiones y la caída busca de tolvas vacías sobre los chasis de los camiones; X)- Realizar tareas de mayor nivel de ruido en ambientes especialmente habilitados para ello y aislados acústicamente; XI)- Se deberá prever la utilización de equipamiento y materiales que minimicen la producción de ruido y vibraciones; XII)- Cumplir con los Límites Máximos Permisibles, LMP, según ASAE correspondiente sobre toda la traza del proyecto perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a nivel de la superficie; XIII)- Se deberá presentar un Informe de Evaluación de Impacto Acústico de manera semestral una vez comenzada la obra en aquellas locaciones donde se realicen actividades a nivel de la calle y en ambiente exterior, aplicando el procedimiento del Anexo IV (mediciones en ambiente exterior con y sin el funcionamiento de la actividad) detallado en el Decreto N° 740-GCBA-07. En particular, se deberá monitorear los niveles sonoros correspondientes a sector de la traza perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; XIV)- En caso de ser superados los Límites Máximos Permisibles, LMP, se deberán tomar las medidas de mitigación necesarias. Se observa que en el informe técnico no se incluyen condiciones a cumplir durante la etapa operacional. En consecuencia, esta Subgerencia de Contaminación Acústica considera que correspondería incluir dentro de las condiciones ambientales aquellas destacadas en los siguientes ítems; 2)- Etapa Operacional: I)- Aplicar todas las medidas de mitigación necesarias a fin de no superar los Límites Máximos Permisibles establecidos para el período diurno y nocturno sobre la traza del proyecto, sector Ciudad Autónoma de Buenos Aires; II)- Presentar Informe de Evaluación de Impacto Acústico a los 180 días de encontrarse operativo el Puente. Dicho informe deberá contar con mediciones in situ en ambiente exterior durante los períodos diurno y nocturno. De dicha presentación surgirá la necesidad, o no, de realizar modificaciones o mejoras tendientes a disminuir los niveles sonoros dentro de la traza, y se desprenderán nuevas condiciones a cumplir para el estado de operación del proyecto; III)- Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente; IV)- Establecer un programa de monitoreo acorde a la ley N° 1.540 y su decreto reglamentario N° 740/07, a través del cual se planifique y ejecute el control en forma periódica de los niveles sonoros resultantes";

Que asimismo, por Nota N° NO-2016-24951837-DGET se dio intervención a la Subgerencia Operativa de Calidad de Aire y Agua, que se expidió mediante IF-2016-25023332-DGET remitido por Nota N° NO-2016-25025413-DGET informando lo siguiente: "La Ley CABA N° 1356 de Calidad Atmosférica tiene como objeto la preservación del recurso aire y regula todas las fuentes susceptibles de producir contaminación atmosférica. Su alcance y parámetros de calidad están detallados en el Decreto reglamentario N° 198-GCBA-2006, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley Nacional N° 24.051 de Residuos Peligrosos y toda normativa internacional de referencia. Asimismo, el mencionado Decreto define que para la planificación del Programa de Monitoreo podrá utilizarse la Norma IRAM N° 29.227;

Que se analizó el anteproyecto del estudio técnico de impacto ambiental adjunto mediante Registro N° RE-2016-23241717- APRA, realizándose las siguientes observaciones: I)- Respecto de la etapa de obra, se informa de la adopción de medidas de mitigación necesarias para evitar la trascendencia de material particulado en suspensión, respecto de los acopios de materiales a granel y el movimiento de tierra y materiales, propios de toda construcción; II)- Para la etapa de funcionamiento, sería deseable incorporar al EsIA un Programa de Monitoreo de Calidad de Aire que permita evaluar el impacto del mayor flujo vehicular en la zona, en particular el que pudiera afectar las inmediaciones del Lago Lugano y su reserva;

Que a fin de cuantificar el impacto en el recurso, resulta necesario establecer una línea de base. Para ello se propone la evaluación de calidad de aire de parámetros criterio asociados a las emisiones típicas de fuentes móviles;

Que dichas determinaciones se podrán realizar en dos puntos de monitoreo (barlovento y sotavento). Los sitios se ajustarán a la dirección del viento en el momento del muestreo y la seguridad de los equipos de análisis, teniendo en cuenta la equidistancia entre los puntos y la representatividad del estudio. Además, para el día y hora de los muestreos se deben informar los parámetros meteorológicos correspondientes;

Que se aclara que la presentación de los protocolos no será un condicionante para la aprobación del EsIA, pero la toma de muestras para la línea de base de calidad de aire se deberá realizar con anterioridad al inicio de la obra;

Que las determinaciones deberán ser realizadas por laboratorios inscriptos en el Registro de Determinaciones Ambientales (RELADA). Las condiciones en las que se realicen los muestreos y análisis de los contaminantes del aire deberán satisfacer los requerimientos establecidos en el Anexo X del Decreto Nº 198-GCABA-2006. Cuando el Anexo X no cubra los requerimientos necesarios se deberá satisfacer lo establecido en el CFR Título 40 (USEPA), Parte 60, Apéndices, o en normas similares";

Que por otra parte, se acompaña la Nota de la Municipalidad de Lanús, en la cual el Intendente Néstor Osvaldo Grindetti indica que "La pertinencia y necesidad de ejecutar la obra radica en la falta de conectividad y ausencia de cruces al día de hoy. Que por las demoras y las complicaciones a la hora de cruzar, queda claro que los ocho cruces a lo largo del Riachuelo no dan abasto. La peor parte se la llevan los vecinos de Lanús: a lo largo de todo el territorio solo posee un cruce, el puente Alsina, siendo el municipio contiguo más asilado de la Ciudad de Buenos Aires, por lo que se destacan grandes congestiones, especialmente en horario pico;

Que por otro lado, el Puente se suma al proyecto de conectividad del Municipio, con la puesta en valor de vías principales del Municipio, obras que ya se encuentran en curso. Por un lado, Av. Osorio, que cose de manera transversal, y por otro, Av. Marco Avellaneda y la Av. 25 de Mayo, que funcionarán como pares viales, vinculando longitudinalmente y siendo una vía rápida hacia la Ciudad Autónoma;

Que todo ello, la importancia de la realización de la Obra del Nuevo Puente, mejorando la calidad de vida de los vecinos del Municipio, así como de los linderos";

Que además se agrega una Nota del Municipio detallando el Proyecto de Intervención Urbana en Villa Jardín, que incluye la construcción de: 529 viviendas, un Polo Educativo, la Casa del Futuro, diversas plazas, pavimentación del área y la generación de empleo con una fábrica textil, entre otras intervenciones. Según indica el Intendente, este proyecto se potencia con la realización de la Obra del Nuevo Puente;

Que por último, se observa que se solicitó la intervención a la Dirección Nacional de Vías Navegables, mediante Nota N° 323/GTyGC/2016. Al respecto se adjunta NO-2016-02640222-APN-SSPYVN-MTR en la cual se indica lo siguiente: "Al respecto indico que en la Nota SSPYVN Nº 667/2016 del pasado 21 de junio del corriente (Exp.S02:0065151/16) se señalaron los gálibos horizontales y verticales a adoptar para la futura obra de cruce, como así también se indicaron, las presentaciones que corresponderá realizar ante la Dirección Nacional de Vías Navegables, dependiente de esta Subsecretaría, previo la ejecución del proyecto en trato". Se destaca lo señalado en la Nota mencionada: "… se hace necesario conocer las condiciones de borde del proyecto, en cuanto a su eventual afectación a la vía navegable, como lo son los gálibos horizontales y verticales, entre su viejo Puente Pueyrredón y el Puente de la Noria, requiriendo además, batimetrías de la zona y si se prevén dragados futuros en la zona, y cualquier restricción que pudiere existir (ACUMAR);

Que al respecto cabe señalar: Para los puentes proyectados a lo largo del Riachuelo en el tramo propuesto, se deben adoptar como gálibos mínimos para los cruces VEINTE (20) metros de luz libre horizontal alineada con el canal o sector que sirve a la navegación y CINCO (5) metros de luz libre vertical, referidos al cero del hidrómetro del Riachuelo. Por otra parte es necesario reafirmar que una vez elaborado el proyecto ejecutivo de las obras de que se trata, deberá efectuar la presentación correspondiente ante este Organismo, tal como lo establece la normativa vigente y conforme los lineamientos que se muestran en la Disposición Nº 162/2008, que en copia se adjunta a la presente";

Que habiéndose evaluado el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la administrada, la Dirección General de Evaluación Técnica consideró viable convocar a una Audiencia Pública para su discusión, conforme lo establecido en la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666);

Que en orden a la competencia fijada en el Anexo II inciso g) del Decreto N° 220/07 y la Resolución N° 300/MAyEP/08, la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental se expidió mediante Acta N° 17-CIHA-2016, no formulando observaciones al proyecto en esa instancia;

Que en fecha 19 de diciembre de 2016 se emitió el Dictamen Técnico (IF-2016-27303178-APRA) previsto en el Capítulo XI de la Ley N° 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), en el que se consideró al proyecto en análisis como de Relevante Efecto Ambiental, concluyendo que desde el punto de vista técnico el emprendimiento es viable;

Que con fecha 20 de diciembre de 2016 se emitió la Resolución N° RESOL-2016-507-APRA, por medio de la cual se convocó a Audiencia Pública, de conformidad con lo establecido en el Artículo 26 de la Ley Nº 123 de Evaluación de Impacto Ambiental y bajo el régimen de la Ley Nº 6 (textos consolidados por Ley Nº 5.666), para el día jueves 26 de enero de 2017, a partir de las 12 horas en Centro de Información y Formación Ambiental (CIFA), sito en la esquina de la Av. Castañares y Av. Escalada, Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que con fecha 26 de enero de 2017 se realizó la Audiencia Pública convocada por la Autoridad de Aplicación, para la Evaluación de Impacto Ambiental del Programa de referencia;

Que durante la Audiencia, surgieron distintas inquietudes expuestas por los participantes, a saber: características del proyecto, impacto social, interferencias, estudio de tránsito, relación con otros proyectos, dragado del Riachuelo, calidad de aire, intervención de organismos con competencia, evaluación ambiental estratégica, y difusión del proyecto;

Que posteriormente, con fecha 8 de febrero de 2017, mediante Nota N° NO-2017-04379214-APRA en el Orden Nº 108, se remitieron las inquietudes expuestas por los participantes solicitando una respuesta a las mismas, de acuerdo a lo transcripto en la versión taquigráfica adjunta por Informe IF-2017-03789293-SECDES;

Que mediante Informe IF-2017-04773654-DGET se analizaron y respondieron las observaciones planteadas en la Audiencia Pública, concluyendo que corresponde mantener la categorización del Proyecto: “Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires” como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.) Asimismo, se sugirió dejar sin efecto las condiciones ambientales establecidas en el Informe N° IF-2016-26398021-DGET e incorporar nuevas;

Que la administrada presentó el Cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental (NCA), que tiene como resultado un total de 26 puntos, y que se encuentra incorporado al Orden Nº 48 de las presentes actuaciones bajo el IF-2016-26271356-DGET;

Que asimismo, mediante el Informe IF-2016-26398021-DGET, la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación analizó el Cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental (NCA) presentado, y recomendó que previo a toda obra, la administrada deberá acreditar la contratación de una cobertura de Daño Ambiental de Incidencia Colectiva prevista por el artículo 22° de la Ley Nacional N° 25.675;

Que en su intervención post Audiencia Pública, acorde lo establecido en el punto g) del Anexo II del Decreto Nº 220/07, mediante Nº 3-CIHA-2017, la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental no efectuó observaciones al Programa;

Que en virtud de lo actuado, de la categorización otorgada al proyecto como de impacto ambiental con relevante efecto (CRE), cabe concluir que se ha dado cumplimiento a las distintas etapas del Procedimiento Técnico Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que corresponde producir la Declaración de Impacto Ambiental en los términos del inciso k) del Artículo 13° de la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), fijando los requerimientos de funcionamiento y consecuentemente otorgar el Certificado de Aptitud Ambiental;

Que corresponde dejar sin efecto las condiciones establecidas en el Informe Técnico N° IF-2016-26398021-DGET e incorporar nuevas, las cuales se estipularán en el Anexo I de la presente Resolución;

Que el Director General de Evaluación Técnica, prestó conformidad y ratificó todo lo actuado por las unidades bajo su dependencia por N° PV-2016-05158821-DGET;

Que ha tomado debida intervención la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal;

Por ello, en virtud de las facultades conferidas por la Ley Nº 2.628 (texto consolidado por Ley Nº 5.666) y por el Decreto N° 37/GCBA/16,

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

RESUELVE

Artículo 1°.- Otórgase la Declaración de Impacto Ambiental, en los términos del inciso c) del Artículo 24 de la Ley 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), al Proyecto "Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires", a cargo de la empresa Autopistas Urbanas S.A. (AUSA).

Artículo 2°.- Otórgase, por el plazo de cuatro (4) años, el Certificado de Aptitud Ambiental previsto en el Art. 9º inc. g) de la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666); a nombre de la AUTOPISTAS URBANAS S.A., titular del Proyecto citado en el Artículo 1°.

Artículo 3°.- Apruébense las condiciones a cumplir por el titular, que se enumeran en el Anexo I que luce como Informe SADE N° IF-2017-05231533- -APRA, que forma parte integrante de la presente Resolución, establecidas con el objeto de evitar, minimizar o mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad.

Artículo 4°.- Hágase saber que el incumplimiento de las condiciones enunciadas en el Artículo 3° y la comprobación de cualquier falsedad en la documentación y demás presentaciones exigidas, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el régimen de faltas.

Artículo 5°.- Establécese que podrá disponerse la realización de una Auditoría Ambiental Externa por parte de auditores específicamente destinados por la Autoridad de Aplicación, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las condiciones fijadas en el Anexo I y de los resultados que surgen de las auditorias presentadas por el titular de la actividad, en caso de corresponder.

Artículo 6°.- Regístrese, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, notifíquese al interesado, a quien se deberá otorgar copia certificada de la presente Resolución, dejándose debida constancia de ello en el cuerpo de la actuación, y para su conocimiento y demás efectos comuníquese al Ministerio de Ambiente y Espacio Público, al Ministerio de Desarrollo Urbano, a la Subsecretaría de Transporte, la Agencia Gubernamental de Control y a la Dirección General de Control Ambiental. Cumplido, archívese.

Gladys Esther Gonzalez
Presidente

Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

Resolución

Número: NO-2017-03664634-APN-ACUMAR#MAD

Buenos Aires, Martes 14 de Marzo de 2017

Referencia: EX 2016-23242378-APRA S/ CAA

VISTO: La Ley Nacional N° 25.675, las Leyes N° 6, N° 123 y N° 2.628 (textos consolidados por ley N° 5.666), la Ley N° 1.540, los Decretos N° 198/GCABA/06, N° 740/GCABA/07, N° 220/GCABA/07 y N° 37/GCABA/16, la Resolución N° 507/APRA/2016, N° 300/MAyEP/08, la Disposición N° 117/DGTALAPRA/12, el Expediente N° 2016-23242378-MGEYA-APRA, y

CONSIDERANDO:

Que por los presentes actuados se tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto "Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires" que constituye una nueva vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Partido de Lanús en la intersección de la AU7 (Autopista Héctor Cámpora) con el Riachuelo;

Que el programa se encuadra dentro del inciso k) del Artículo 13° de la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), por el cual se presume de Relevante Efecto Ambiental a "Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos", debiéndose convocar a una Audiencia Pública para su discusión, según lo establece la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666);

Que en ese sentido, la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación, mediante sus Informes N° IF-2016-26398021-DGET, y N° IF-2017-04773654-DGET, propone la prosecución del trámite, manteniendo la categorización del Proyecto denominado "Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires" como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.);

Que el proyecto en estudio constituye una nueva vinculación C.A.B.A. – Lanús, en la intersección de la AU7 (Autopista Héctor J. Cámpora) con el Riachuelo. La obra dará continuidad y vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense. Se trata de un puente que conecta los barrios de Lugano y Lanús, vinculando la Autopista Cámpora del lado de Capital Federal con las avenidas Cnel. Osorio y Gral. Olazábal en la provincia de Buenos Aires;

Que este puente permite conectar el centro de Lanús con la autopista mencionada y, en poco tiempo, con la Autopista 25 de Mayo, y llegar al centro porteño. A su vez, se proyecta un distribuidor de tránsito al suroeste de la intersección de la AU 7 Av. H. J. Cámpora con la Av. 27 de Febrero;

Que los objetivos a cumplir con el nuevo puente son: 1) Mejorar la vinculación de la zona sur de C.A.B.A. con el norte de Lanús; 2) Brindar un nuevo acceso a C.A.B.A.; 3) Disminuir el tránsito de cargas por el Puente Alsina; 4) Favorecer el acceso de tránsito pesado a la Red de Autopistas de AUSA;

Que en el diseño del proyecto se han incorporado objetivos complementarios que hacen al mejoramiento de la factibilidad ambiental del mismo, entre los cuales cabe mencionar: 1) Mejorar la calidad de aire por aumento en la fluidez del tránsito y por disminución de las emisiones de gases vehiculares por reducción de la circulación a nivel urbano con semáforos, que originarían aceleraciones de arranque posteriores a las interrupciones de tránsito; 2) Disminuir los ruidos molestos por ausencia de barreras semafóricas que produzcan aceleraciones de arranque y el uso de las bocinas durante las interrupciones del tránsito; 3) Aumentar la seguridad por la reurbanización del área e incrementar la iluminación; 4) Incrementar el valor inmobiliario de las propiedades y del valor del suelo por la refuncionalización de la zona; 5) Regular los desvíos de tránsito durante la ejecución de las obras, hasta su total habilitación y la prestación de las tecnologías necesarias, a fin de garantizar la seguridad peatonal y vehicular;

Que el proyecto a desarrollarse tendrá como área de influencia directa el sector sur del barrio "Villa Soldati" (Capital Federal) y sudoeste del barrio "Villa Jardín" de la localidad de Lanús Oeste (Gran Buenos Aires);

Que dicha área contiene un importante núcleo urbano de la localidad de Lanús Oeste que funcionará como borde del área operativa del proyecto durante la etapa de obra y luego ya en la nueva situación urbana con el puente en uso. Mientras que en la margen Oeste del Riachuelo, en la Ciudad de Buenos Aires, los terrenos adyacentes a la zona de operación están ocupados por el Parque polideportivo Pres. Julio A. Roca;

Que el área operativa afectará directamente a toda la zona comprendida a ambos lados del Riachuelo entre las calles Av. Cnel. Osorio y Av. de la Ribera Sur (en el área metropolitana) y la Av. 27 de Febrero y AU 7 Av. H. Cámpora (en Capital Federal);

Que el área de estudio se encuentra fuertemente urbanizada en la margen del conurbano y suburbanizada en territorio de Capital Federal, por lo tanto, las particularidades del medio natural original se encuentran muy modificadas por el hombre;

Que el puente objeto del presente estudio se realizará conectando el Partido de Lanús (Lanús Oeste, barrio Villa Jardín) y la Ciudad de Buenos Aires (comuna 8, barrio Villa Soldati) atravesando la barrera geográfica que constituye el Riachuelo;

Que es por esto que en el diagnóstico realizado por el profesional interviniente se describen los aspectos más relevantes de estos barrios a nivel de localidad y comuna, según la disponibilidad de datos específicos;

Que en cuanto al relevamiento del transporte en el área de influencia del proyecto, se observa que el área está rodeada por tres arterias centrales de circulación vehicular, a saber: autopista Pres. H. Cámpora, Av. Cnel. Roca y Av. 27 de Febrero sobre la margen izquierda del Riachuelo;

Que el área de desarrollo del proyecto se estima en 13 hectáreas. Dentro de ese sector urbano y en forma contigua, entre las calles Av. Cnel. Roca, Av. 27 de Febrero, Pergamino y AU.H. J. Cámpora, está en proceso de construcción avanzado, un Centro de Transferencia de Cargas (actualmente en ejecución por FADEEAC) para camiones y contenedores;

Que actualmente las posibilidades de conexión de Lanús con la Ciudad de Buenos Aires son: a través del Puente Alsina, ubicado en la localidad de Valentín Alsina; el Puente Pueyrredón, en el Partido de Avellaneda que permite una unión directa con el sistema de autopistas y Plaza Constitución; el Puente Pte. Victorino de la Plaza, que une el Partido de Avellaneda con Barracas; el Puente Nicolás Avellaneda que une Avellaneda con La Boca y finalmente la Autopista Buenos Aires – La Plata. Ofrecer alternativas de nuevos cruces del Riachuelo permitiría descomprimir el flujo vehicular en Puente Alsina (Lanús) y Puente La Noria (Lomas de Zamora) además de los corredores de Pavón, Remedios de Escalada y 10 de Septiembre como conexión local;

Que en este caso, el área de influencia del proyecto está conectada por la Av. Rivera sur Carlos Pellegrini sobre la costa este del Riachuelo y en dirección al área central del municipio, por la Av. Cnel. Osorio;

Que es importante señalar que el puente proyectado servirá de complemento al puente Alsina que actualmente representa uno de los principales accesos a Capital Federal, cuyo flujo estimado de vehículos es de 46.000 por día;

Que las dos áreas de estudio que aquí se consideran para la obra del puente están poco construidas y mayormente son terrenos libres, por lo que el nivel de impermeabilización del suelo es reducido. No obstante, el profesional interviniente manifiesta que en un radio mayor la urbanización es intensa y los desagües pluviales escasos, por tratarse, en ambos casos, de zonas marginales;

Que además, en el Estudio de Impacto Ambiental presentado se efectúa un análisis de los usos que se desarrollan en el área a intervenir y la ocupación del suelo;

Que tomando en consideración la información recabada en el diagnóstico y las diversas interacciones entre el medio físico natural y el social, es importante señalar cuáles son las resultantes en términos de problemáticas ambientales;

Que a continuación se hace una breve mención de aquellas consideradas más relevantes para la evaluación del proyecto en cuestión;

Que las inundaciones sobre ambas márgenes del río Riachuelo en el área de estudio son recurrentes (5 años), producto de situaciones naturales y antrópicas;

Que entre las situaciones naturales se destacan: precipitaciones intensas y concentradas en el tiempo, que superan la capacidad normal o calculada, y dificultad de desagüe de los arroyos entubados y del Riachuelo; cuando sopla el viento, sudestada, que frena el ingreso del Río de la Plata en el Atlántico;

Que entre las causas humanas están: la rectificación del río que incrementó la velocidad de sus agua y empeoró sus desbordes; la acentuada ocupación en zonas bajas de la cuenca; la impermeabilización del suelo que agiliza el movimiento de las aguas hacia las zonas más bajas de las cuencas, disminuyendo la capacidad de retención del suelo y elevando los niveles de calzada, agravando así las situaciones de anegamiento, y la escasa forestación de la zona;

Que respecto a la contaminación hídrica producida por el vuelco a la red pluvial de cloacas, efluentes industriales (principalmente curtiembres, industria química y de papel) y lixiviado de basurales, además de residuos dispersos en la vía pública, se generan malos olores y riesgos a la salud pública de los vecinos;

Que respecto a la urbanización densa con asentamientos precarios, sobre ambas márgenes del Riachuelo se ha producido una ocupación espontánea del territorio con condiciones habitacionales precarias, debido a la escasa o nula infraestructura de servicios urbanos;

Que respecto a los residuos, su dispersión en la vía pública agudiza los problemas de inundaciones que se generan por el taponamiento de los desagües pluviales y en los trayectos y bocas de salida de los arroyos entubados;

Que asimismo, las inundaciones arrastran los residuos y contaminan el hábitat urbano, dispersando los mismos a través del área de desborde. En el área de estudio no existen espacios de considerable dimensión como para ser identificados como basurales a cielo abierto, sin embargo se encuentran, en la vía pública, pequeños lugares de disposición inadecuada de residuos que pueden constituirse en un problema a las aguas subterráneas, generar situaciones de insalubridad, y riesgo sanitario para los habitantes de la zona;

Que en cuanto a las características del proyecto, para el nuevo puente se adoptan dos calzadas de 7 m de ancho (cada una de 2 carriles de 3,50 m por mano), con una isleta de separación de 1,60 m y perfil a dos aguas con pendiente transversal del 2% hacia bordes externos. Ambas márgenes cuentan con banquina de 1,50 m, media defensa de tipo New Jersey y vereda peatonal de 1,80 m de ancho libre (Estudio de Impacto

Ambiental presentado por IF-2016-25927008-DGET);

Que de acuerdo a lo declarado, en la Av. 27 de Febrero se prevé mantener los 3 carriles por sentido de circulación que tiene actualmente. Para la rama que conecta el nuevo puente con dicha avenida en sentido a la Capital Federal, se prevé la construcción de un puente mano al centro;

Que del lado opuesto del Riachuelo, en el partido de Lanús, se proyecta una rotonda sobre la calle Cnel. Osorio, al inicio del terraplén de acceso al nuevo puente, y una rama de giro a la derecha para vincular directamente con la Avenida Ribereña a aquellos vehículos que provienen de la C.A.B.A. En la Av. de la Ribera se mantienen los 2 carriles por sentido de circulación existentes (Figura 29, adjunta por Registro N° RE-2016-23241717-APRA);

Que los sectores que comprenden el diseño geométrico y sus parámetros más distintivos son los que se mencionarán a continuación;

Que en primer lugar, podemos mencionar la Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz: para esta calzada se plantea una nueva alineación, en un sector de unos 400 m aproximadamente, para poder lograr un adecuado gálibo con la Rama 1. Se compone de curvas y contra curvas de 250 m de radio, con espirales de transición entre las mismas. Su peralte y contra peralte es del 2%, y su velocidad directriz de diseño es de 60 km/h. El ancho de calzada es de 3 carriles de 3,35 m (10,05 m total), con cordones no montables en ambas márgenes;

Que en segundo lugar, cabe destacar la Rama 1: rama de vinculación entre Avenida Coronel Osorio en la localidad de Lanús, y Avenida 27 de Febrero, sentido a C. A. B. A., en la C. A. B. A. Se compone de curvas y contra curvas que van desde 112,20 a 400 m de radio, con espirales de transición entre las mismas. Su peralte y contra peralte oscilan entre 0% y 4%, y su velocidad directriz de diseño es de 55 km/h. El ancho de calzada es de 2 carriles de 3,50 m (7 m total), banquina interna de 1,50 m y 0,50 m de banquina externa;

Que en tercer lugar, se destaca la Rama 2: rama de vinculación entre Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz, en la C. A. B. A., y Avenida Coronel Osorio en la localidad de Lanús. Se compone de curvas y contra curvas que van desde 120,80 a 375 m de radio, con espirales de transición entre las mismas. Su peralte y contra peralte oscilan entre 2% y 4%, y su velocidad directriz de diseño es de 55 km/h. El ancho de calzada es de 2 carriles de 3,50 m (7 m total), banquina externa de 1,50 m y 0,50 m de banquina interna;

Que en cuarto lugar, cabe mencionar la Rama 3: rama de vinculación entre Avenida Coronel Osorio en la localidad de Lanús, y Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz, en la C. A. B. A. Se compone de una curva de 35 m de radio, con espirales de transición. Su peralte oscila entre 2% y 6%, y su velocidad directriz de diseño es de 35 km/h. El ancho de calzada es de 1 carril de 5,50 m, banquina interna de 1,50 m y 0,50 m de banquina externa;

Que en quinto lugar, se destaca la Rama 4: rama de vinculación entre Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz, en la C. A. B. A., y la intersección de Avenida Coronel Osorio con la Avenida de la Ribera Sur - Carlos Pellegrini, en la localidad de Lanús. Como la curva anterior, se compone de una curva de 35 m de radio, con espirales de transición. Su peralte oscila entre 2% y 4%, y su velocidad directriz de diseño es de 35 km/h. El ancho de calzada es de1 carril de 5,50 m, banquina interna de 1,50 m y 0,50 mde banquina externa;

Que en último lugar, cabe mencionar la Rotonda Osorio, dispuesta para organizar el tránsito en la confluencia de las arterias Avenida Coronel Osorio - Calle Manuel Castro - Vinculación Nuevo Puente, en la localidad de Lanús. Además se deja previsto la posibilidad de incorporar una nueva arteria a la rotonda, que contempla la expansión del complejo habitacional que se desarrolla en la zona. Rotonda de radio interior de 18 m, delantal de 2 m de ancho, y radio exterior de 27 m. Su peralte es de 2%, y su velocidad directriz de diseño es de 20 km/h. El ancho de calzada es de 2 carriles de 3,50 m. (7 m. en total), con cordones no montables en ambas márgenes;

Que además contempla las siguientes obras estructurales: 1) Puente 1: puente cajón que permite desarrollar la Rama 1 por sobre la Avenida 27 de Febrero, sentido a General Paz; 2) Puente 2: puente cajón que deja prevista la incorporación de una vinculación del espacio comprendido dentro de la Rama 3 con el ejido vial por fuera del distribuidor; 3) Puente Riachuelo: puente bidireccional de calzadas de 2 trochas cada una, que genera la nueva vinculación C.A.B.A. – Lanús, a la altura de la AU7 (Autopista Héctor J. Cámpora);

Que a continuación se detallan los componentes más relevantes del proyecto;

Que en relación con los pavimentos, se prevé para las calzadas a construir, pavimentos de hormigón para los accesos a los puentes, ramas y colectoras (avenidas ribereñas). La estructura contempla una losa de hormigón de 28 cm de espesor, sobre una sub-base de hormigón pobre de 15 cm de espesor, apoyado sobre una subrasante con compactación especial en los últimos 30 cm;

Que por Registro N° RE-2016-23241717-APRA se adjuntan imágenes de las estructuras de pavimento en ingreso al puente y en las ramas;

Que se prevé un pavimento rígido para las colectoras, Av. 27 de Febrero y la Av. Coronel Osorio;

Que en cuanto a la estructura del puente principal, se trata de un cruce sobre el Riachuelo, que además debe permitir el paso de las avenidas ribereñas en ambas márgenes (Av. 27 de Febrero y Camino de la Ribera);

Que se utiliza para resolver el problema, una solución “tradicional” de puente con tablero de vigas premoldeadas pretensadas, combinada con apoyos en largas ménsulas que salen de las pilas;

Que en el diseño se ha considerado el cruce sobre el Riachuelo con una luz importante, mediante estructuras tradicionales que combinan vigas esbeltas con ménsulas que salen de las fuertes pilas;

Que al mismo tiempo, los tramos laterales menores preservan la circulación en las avenidas ribereñas

Que en favor de mitigar el impacto visual el proyecto elegido evita una sola luz importante, poco apropiadas para un pasaje con gálibo bajo sobre las aguas, a implantar en una zona urbana de elevada densidad de población;

Que atendiendo a las posibilidades que permite su construcción, está constituido por 2 pilas de hormigón armado (una en cada margen) de una altura compatible con el gálibo vial, fundadas sobre sendos cabezales que descansan sobre 2 filas de pilotes, y coronadas con cantilévers de unos 15.00 m de longitud hacia ambos lados;

Que las pilas se implantan en la ribera del cauce integrándose armoniosamente con las banquinas de las avenidas ribereñas. El tráfico circulante por las avenidas ribereñas apreciará la masa estructural del puente solo cuando esté debajo de éste, primando en las aproximaciones, la visual esbelta de un tablero de poca altura, delimitado por fuertes pilas y estribos;

Que estos grandes voladizos contienen el tablero del tramo central y el de los tramos laterales, ambos formados por 10 vigas de 1.70m de altura. Los voladizos son de hormigón pretensado y están formados por nervios longitudinales en correspondencia con las vigas del tablero;

Que los cantilévers arrancan en las pilas y se desarrollan a ambos lados de las mismas, logrando de esta manera el equilibrio entre el tramo central y los tramos laterales;

Que para estos últimos se adopta una longitud compatible con el gálibo horizontal necesario para las avenidas ribereñas y un gálibo vertical carretero de 5,10 m.;

Que las vigas apoyan a media madera sobre los extremos de los voladizos;

Que la estructura se completa con una losa hormigonada in situ con continuidad, entre las losas de aproximación. En las líneas de tablero se ha introducido una ligera curvatura, para lograr un aspecto de arco rebajado;

Que el puente termina con estribos en terraplén de “tierra armada” en ambos extremos y su método constructivo consiste en ejecutar el pilotaje y cabezales y una vez terminados se construirán las pilas y cantilevers sobre cimbras mediante terraplenes de avance;

Que por último, se montarán las vigas mediante grúa y/o viga de lanzamiento completándose con una losa del tablero;

Que por Informe N° IF-2016-25927008-DGET se incluyen dos imágenes de una modelización tridimensional de la estructura;

Que el cruce de la Rama 1 con la Avenida 27 de Febrero, se resuelve con una estructura de marco cerrado tipo cajón, de 12,40 m de luz, 22,40 m de largo y altura interna de 5,70 m.;

Que los espesores son: 0,40 m de losa superior, 0,50 m de losa inferior y 0,45 m de espesor de paredes;

Que la estructura que vincula el recinto de estacionamiento con el Parque Roca, es otro cajón de 21,20 m de longitud y con la misma sección del cajón anterior;

Que el área de estudio muestra que actualmente, los territorios incluidos, insertos en las comunas sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios linderos al Riachuelo en la provincia de Buenos Aires, sólo se encuentran unidos vehicularmente por el Puente Alsina, que es quien establece la continuidad entre Av. Sáenz y Av. Remedios de Escalada de San Martín;

Que la nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre los puentes La Noria (al suroeste del mismo) y por el Puente Alsina (al noreste);

Que es de interés señalar que entre las áreas comprometidas se observa un alto desplazamiento de población en forma cotidiana entre su domicilio y su lugar de trabajo, ubicados uno en la CABA, el otro en el sur de CABA o del lado Provincia, en particular entre Villa Lugano, Villa Soldati y Mataderos y Villa Lugano, Nueva Pompeya, Boedo, Once, Flores, Boca y Barracas, en la CABA y Lanús, Lomas de Zamora, Valentín Alsina en la Provincia de Buenos Aires;

Que el análisis del tránsito ha observado el comportamiento de vías y corredores en el área de inserción del puente que inciden en la estructuración del tránsito. Dicho análisis se adjunta por Informe N° IF-2016-25927008-APRA, del cual se extrae lo siguiente: 1) Se espera en circulación sobre el Nuevo Puente un volumen aproximativo de 700-800 vehículos por Hora Pico y por sentido de circulación; 2) Se evalúa que entre un 10% y un 20% de este tránsito estará compuesto por Camiones; 3) Se prevé una leve asimetría entre los dos sentidos de circulación, con una mayoría de tránsito dirigiéndose hacia Capital por la mañana y volviendo hacia Provincia por la Tarde; 4) Se considera que el Nuevo Puente funcionará esencialmente (entre un 70 y un 90% del tránsito) con los ejes viales ubicados al Norte y al Este (la avenida 27 de febrero y AU. Cámpora, lado CABA y Calle Osorio y Carlos Pellegrini, lado Lanús); 5) La apertura del Nuevo Puente permite aliviar los volúmenes de tránsito sobre los dos puentes existentes, aunque en el total de viajes cruzando a través de los tres cruces aumenta; 6) El impacto es muy importante para el Puente Alsina: la implementación del Metrobus, combinada con la apertura del Nuevo Puente, lleva a una disminución del tránsito de entre 12% y 25%. Es muy importante que el nuevo cruce esté disponible, previamente a que entre en funcionamiento el nuevo Metrobus sobre dicha avenida; 7) El impacto sobre el Puente La Noria es más reducido: alrededor del 5% de este volumen se deriva hacia el Nuevo Puente;

Que las obras físicas para la construcción del proyecto incluyen una serie de acciones de las cuales las más significativas a los efectos de la Evaluación Ambiental son: 1) Terraplén con compactación especial; 2)

Desmonte, destronque y limpieza del terreno; 3) Demolición de pavimentos existentes; 4) Repavimentación con concreto asfáltico; 5) Calzada de hormigón simple en ramas; 6) Colocación de cartelería y señalización; 7) Construcción de veredas; 8) Tratamiento paisajístico compensatorio en sectores remanentes; 9) Iluminación; 10) Construcción y /o retiro de colectoras y viaductos (ramas); 11) Muros en ramas;

Que la obra está ubicada en una zona con alto tránsito, dentro de un entorno urbano, por lo que se requiere un análisis cuidadoso para minimizar la interferencia con las actividades del sector durante el período de obra;

Que las tareas que componen el alcance total de la obra imponen la implementación de etapas constructivas, cada una con distintos grados de incidencia en el entorno, pueden enumerarse como sigue: 1) Limpieza de terreno y preparación del área de obra; 2) Construcción de obradores; 3) Reubicación de todos los servicios públicos que se vean afectados por la obra; 4) Desarrollo de tareas en el sitio: demoliciones, movimiento de suelos, construcción de elementos de desagüe, ejecución de columna y dinteles de estructuras, construcción de pavimentos; 5) Montaje de elementos premoldeados: vigas de los puentes, escamas para muros de terraplén armado, defensas de hormigón tipo New Jersey; 6) Desarrollo de tareas finales en el sitio: pavimentos sobre estructuras, demarcación horizontal y señalización vertical, iluminación, construcción de marquesina, construcción de veredas, parquización, etc.;

Que es importante destacar que la empresa constructora que tenga a cargo los trabajos será quien proponga los métodos constructivos definitivos, que serán aprobados o corregidos por el comitente según corresponda. Es por ello que en esta evaluación se busca identificar los impactos que las actividades pueden presentar y se establecerá las condiciones a las que deben ajustarse, más allá de las variantes metodológicas que finalmente se adopten para desarrollar el proceso constructivo;

Que en cuanto a las operaciones de limpieza y/o preparación del lugar de la obra, se prevé la limpieza total del terreno, incluyéndose el área de instalación de obradores. Al ser la primera de las actividades de obra a desarrollar se deben contemplar especialmente las medidas de comunicación y señalamiento de prevención, ya que la presencia de maquinaria en zonas adyacentes a las calzadas de circulación vehicular puede generar situaciones de riesgo donde debe minimizarse la posibilidad de accidentes;

Que las actividades de limpieza del terreno (con retiro de vegetación superficial) y las asociadas a movimientos de suelos, remoción de pavimentos existentes y la circulación de vehículos y maquinaria sobre superficies sin pavimentar dan lugar a la generación de polvo y partículas en suspensión provocando deterioro de la calidad del aire. Los puntos en los que esta afección puede tener mayor importancia serán todos aquellos que se encuentren más próximos a los frentes de las viviendas existentes. Esta obra no presenta zonas con frentistas, salvo los de la última cuadra de calle Lacarra;

Que en esta etapa también se procederá a la remoción de especies arbóreas que resulta necesario para la realización de la obra; las especies afectadas son ceibos, ombúes, eucaliptus, etc.;

Que las especies que sean susceptibles de ser transplantadas serán reubicadas en los lugares que indique la inspección de obra. En caso de no contar con espacio suficiente, serán acarreadas a vivero municipal;

Que la preparación del terreno deberá incluir la correcta demarcación del sector y la construcción de un cerco de obra adecuado para evitar la interferencia de las actividades de obra con el resto de las actividades de los habitantes de este sector;

Que en cuanto a los obradores, para una obra de esta magnitud estará conformado al menos por los siguientes sectores: 1) Oficinas de la Jefatura de Obra y de la Inspección Sanitarios y Vestuarios; 2) Comedor; 3) Pañol de herramientas; 4) Sector maquinarias y equipos; 5)Sector acopio de elementos premoldeados; 6) Sector de acopio de materiales;

Que se prevé la instalación del obrador en sectores adyacentes a la obra, de modo de generar la mínima

interferencia posible con la circulación vehicular y peatonal;

Que por tratarse de un área urbana consolidada, las instalaciones de obrador deben minimizarse tanto en superficie como en las actividades que en él se desarrollan. Se promoverá la elaboración de elementos premoldeados (vigas de los puentes, escamas para muros de terraplén armado, defensas de hormigón tipo New Jersey) en fábrica;

Que en el IF-2016-25927008-DGET se observa la posible ubicación de los obradores;

Que respecto al transporte de materiales, maquinaria, equipos, se promoverá que las instalaciones del mismo sean mínimas, tanto en superficie como en las actividades que en él se desarrollan;

Que en ese sentido, la contratista deberá optimizar el manejo de los materiales, evitando grandes acopios, y elaborar los elementos premoldeados en fábrica;

Que también se promoverá el retiro, al finalizar la jornada laboral, de los vehículos que admitan esa movilización (camiones, camionetas), preferiblemente a terrenos o galpones industriales en la zona;

Que el traslado y montaje de los elementos prefabricados significa una operación con alto efecto. Las tres tareas sucesivas con estos materiales serían: 1) Transporte de los elementos prefabricados a obra; 2) Descarga en zona de acopio dentro del obrador; 3) Montaje de los elementos en su posición definitiva en la obra;

Que el transporte de los elementos puede requerir la utilización de vehículos de dimensiones especiales, manifestándose allí un efecto ambientalmente indeseable durante el recorrido que estos vehículos realizan por la red vial y la interferencia que generan con el resto del tránsito;

Que en cuanto al plazo de obra, la etapa constructiva se estima de una duración aproximada de 16 meses, y la vida útil del proyecto cuenta con un horizonte mínimo de 50 años;

Que respecto a la Identificación de impactos ambientales, en el Capítulo 6 del Estudio de Impacto Ambiental presentado se describen los impactos ambientales identificados asociados a la ejecución del proyecto;

Que los factores analizados por el profesional interviniente son: 1) Medio Natural: I)Tierra: Suelos. Uso actual y potencial. II) Aguas: Superficial y Subterránea; III) Aire: Calidad (gases y partículas) y Nivel Sonoro; IV) Aspectos Biológicos: Vegetación y Fauna; 2) Medio Socio-económico y Cultural: I) Usos del Territorio: espacios vacantes, sector residencial, sector comercial, sector de recreación; II) Sociales y Económicos: condiciones de vida, salud y seguridad, actividades económicas, empleo; III) Servicios e Infraestructura: medios de transporte, tránsito, redes cloacales, desagües pluviales, gestión de residuos; IV) Estéticos y Culturales: paisaje;

Que se analizaron todas las actividades del Proyecto, acciones y operaciones. Las actividades de la etapa de construcción del proyecto son: 1) Limpieza de la zona de obra; 2) Radicación del obrador y áreas de servicio; 3) Tránsito de maquinaria por calles existentes; 4) Excavaciones; 5) Instalación de bocas de ataque; 6) Relocalización de infraestructura existente; 7) Construcción de infraestructura adicional; 8)Actividades de revitalización y puesta en valor del espacio público; 9) Transporte de tierra; 10) Construcción de veredas; 11) Disposición de materiales y sobrantes de obra; 12) Generación de residuos;

Que los efectos derivados de la etapa de construcción son mayormente negativos, y asimilables a los de todo tipo de construcción, pero a la vez son acotados en el tiempo durante el tiempo que demande la obra;

Que dado que algunas características de los impactos son comunes a todas las acciones de la etapa de construcción, se detallarán a continuación las mismas, a fin de simplificar el análisis de los efectos ambientales. Cabe mencionar que sólo deben tenerse en cuenta aquellas interacciones en donde están

identificados los impactos, ya que en las demás, el efecto es nulo. Un ejemplo de ello es el factor "educación formal y no formal", que no interactúa con ninguna acción en la etapa deconstrucción;

Que todas las acciones de la construcción tienen una duración temporaria, ya que si bien las obras edilicias o de infraestructura perduran en el tiempo, el efecto de esta permanencia se evalúa en la etapa de funcionamiento;

Que con respecto a la reversibilidad, las acciones a generar por las obras, en lo que respecta a tránsito de maquinarias por calles existentes, la radicación de obradores y áreas de servicio y la limpieza de la zona de obra, resultan reversibles, si bien con distinto grado de reversibilidad para las aguas superficiales y subterráneas, la calidad del aire y nivel sonoro, la fauna, la salud y seguridad, las actividades económicas, el empleo, el tránsito, los medios de transporte y la gestión de residuos; de recreación, los estilos de vida, las redes cloacales, los desagües pluviales y el paisaje;

Que en cuanto al alcance territorial, el efecto de las siguientes acciones para todos los factores, excluyendo el suelo, la economía de la ciudad, el empleo, la disposición de residuos, es local: 1) Limpieza de la zona de obra; 2) Construcción de infraestructura adicional; 3) Reacondicionamiento de edificios; 4) Mejoramiento de accesos; 5) Mejoramiento circulación vehicular; 6) Mejoramiento de circulación peatonal;

Que estas mismas acciones poseen un efecto puntual para el suelo, mientras que su alcance territorial es zonal (área metropolitana) para la economía de la ciudad, el empleo y la disposición de residuos;

Que la relocalización de infraestructuras existentes y la radicación de obradores y áreas de servicio, por su parte, generan un efecto puntual sobre los factores;

Que a continuación se detallan los impactos que conllevará el proyecto durante la etapa constructiva en los diferentes factores analizados tanto del medio natural como en del medio socioeconómico y cultural;

Que en relación a los suelos, este factor se ve afectado por casi todas las acciones producto de las intervenciones. Todos los impactos que se generen son negativos, directos y compatibles, ya que en primer lugar se modifica la superficie y, posteriormente, se la ocupa aunque parcialmente, pero la magnitud es leve debido al estado de antropización del recurso;

Que en relación a las aguas superficiales y subterráneas, la radicación de obradores y áreas de servicio, generan un impacto negativo y compatible tanto para las aguas superficiales como para las subterráneas;

Que la construcción de infraestructura adicional genera un impacto positivo leve para las aguas superficiales y negativo compatible para el agua subterránea. Para las aguas subterráneas, las intervenciones a realizar originan un impacto indirecto;

Que en relación a la calidad del aire, la limpieza de la zona de obra, la radicación de obradores y áreas de servicio, causará un impacto negativo, directo y elevado sobre la calidad del aire. Todas las demás acciones también generan impactos directos y negativos, pero de magnitud leve, sobre la calidad del aire;

Que el recurso podría verse afectado por la emisión de óxidos de nitrógeno, dióxido de azufre, monóxido de carbono y por la generación de material particulado;

Que el movimiento de la tierra y materiales, propios de toda construcción, afecta en forma directa a la calidad del aire y a los trabajadores que se desempeñan en el lugar. La construcción debe hacerse en forma cuidadosa, tratando de minimizar la acción ya descripta, para no afectar a los trabajadores. En la zona afectada a las obras, será conveniente que los operarios utilicen barbijos como protección contra el material particulado;

Que como medida de mitigación se deberá mantener húmeda la superficie del suelo mediante el riego periódico, a fin de disminuir la presencia de polvo;

Que en relación al nivel sonoro del lugar,éste se verá afectado, en forma puntual, por casi todas las acciones en forma negativa, directa y más o menos elevada, según el tipo y características de las mismas;

Que esto se debe al ruido generado por las diferentes tareas, ya que en muchos casos se utiliza maquinaria pesada, y se sumará a las elevadas condiciones de nivel de ruido propias del área en estudio;

Que si bien esto es propio de las actividades de la construcción, deberá ser mitigado mediante el uso de protección auditiva, debiéndose programar los trabajos de modo tal de evitar que los vecinos sean afectados en horarios de descanso (salvo situaciones puntuales en las cuales se justificara realizar la tarea en horarios especiales para evitar otro tipo de efectos), reduciendo así el período de generación de ruidos. Esto contribuirá a disminuir la producción de contaminantes atmosféricos;

Que en relación a la vegetación, el despeje del frente de obra generará un impacto negativo, sobre la vegetación (cubierta vegetal y arbórea) ya que la misma podrá ser removida, si bien de manera muy parcial, y con reposición posible;

Que los efectos correspondientes a la etapa de funcionamiento, en cambio, son los que permanecerán en todo el transcurso del uso propuesto. Con respecto al grado de reversibilidad, los impactos serán irreversibles, ya que sólo dejarán de originarse cuando la vida útil de las nuevas instalaciones llegue a su término;

Que en relación a la fauna, el tránsito de maquinarias, en tanto, si bien origina un impacto negativo y directo, debido a la muy escasa fauna silvestre urbana detectada, se estima que la magnitud del impacto será compatible;

Que en relación a los sectores residencial, comercial y de recreación, dado que los impactos que reciben estos factores son similares, se los analizará en conjunto;

Que durante la etapa de construcción, el tránsito de maquinarias, la radicación de obradores y áreas de servicio, originan impactos negativos, directos y de magnitud moderada sobre estos sectores, ya que producen molestias en todo el vecindario;

Que la construcción de infraestructura adicional, en cambio, genera un impacto positivo, indirecto y moderado, debido a que contribuye a mejorar los servicios y la calidad de vida de los habitantes del barrio;

Que por su parte, similar efecto se produce con el reacondicionamiento y el mejoramiento de veredas, accesos y vegetación, ya que permiten mantener o mejorar la actual calidad de vida en el lugar;

Que en relación a las condiciones de vida, al igual que en los anteriores factores, el tránsito de maquinarias y la radicación de obradores y áreas de servicio generan impactos negativos, directos y moderados a raíz de las molestias que ocasionan a los habitantes del lugar alterando sus condiciones de vida y el normal desempeño de sus actividades laborales y educativas;

Que la construcción de infraestructura adicional y el mejoramiento circulatorio, al contribuir a mejorar la calidad de los servicios que brinda la ciudad, originan un impacto positivo, indirecto y moderado sobre los estilos de vida;

Que en relación a la salud y seguridad, la limpieza de la zona de obra, el tránsito de maquinarias y la radicación de obradores generan un impacto negativo, indirecto y de magnitud moderada ya que estas acciones conllevan un aumento de la inseguridad de los vecinos, debido a posibles accidentes;

Que la construcción de infraestructura adicional, en cambio, origina un impacto positivo, indirecto y leve, debido a que mejora la capacidad de respuesta del medio ante un problema como, por ejemplo, el de las lluvias intensas;

Que en relación a las actividades económicas, las relacionadas con la construcción generan impactos indirectos, positivos y de variada magnitud en la economía de la ciudad. Se estima que el impacto de la disposición de los materiales sobrantes de obra tendrá una magnitud leve, la que será moderada en el caso del reacondicionamiento de veredas y áreas circundantes;

Que por su parte, la construcción de infraestructura adicional, tendrá un impacto directo, positivo y moderado debido a que la ciudad mejora sus condiciones viales y de uso de espacios públicos;

Que en relación al empleo, todas las acciones de la construcción generarán impactos positivos y directos en el factor empleo, ya que las mismas requieren para su concreción mano de obra, generando tanto demanda directa como indirecta de la misma;

Que la magnitud del impacto debido al tránsito de maquinarias y a la disposición de los materiales sobrantes de obra será leve, al tiempo que será moderada en el caso de la limpieza de zona de obra, la relocalización de infraestructura existente, la construcción de infraestructura adicional y la radicación de obradores y áreas deservicio;

Que los impactos que originen las obras de mejoramiento tendrán una magnitud media a alta;

Que en relación al transporte y el tránsito, las mismas acciones mencionadas generarán un impacto negativo, de magnitud moderada y que afectará indirectamente a los medios de transporte, al tránsito pesado y semipesado y al tránsito liviano, a raíz de los problemas derivados de los necesarios cortes de calles;

Que en relación a las redes cloacales, las mismas no se verán afectadas por las obras si bien podrían registrarse efectos colaterales como resultado de la presencia de maquinarias y ejecución de excavaciones o construcción de muros y bases con un impacto negativo, directo y de magnitud compatible;

Que en relación a los desagües pluviales, por la misma razón que en el caso anterior, la relocalización de infraestructuras existentes podría generar un impacto negativo, directo y compatible sobre los desagües pluviales;

Que en cambio, la instalación de infraestructura adicional devengará en un impacto positivo, directo y de magnitud moderada sobre este factor, a raíz de la mejora con respecto a la situación actual;

Que en relación a la gestión de residuos, dado que, a excepción del tránsito de maquinarias, todas las acciones de la construcción generan residuos, cada una de ellas originará un impacto negativo, directo y de magnitud moderada con respecto a la disposición de los mismos, debido al incremento de desechos producto de las distintas actividades;

Que en relación al paisaje, la limpieza de la zona de obra, el tránsito de maquinarias, la construcción de infraestructura adicional, la radicación de obradores y áreas de servicio y la construcción de las ramas generarán un impacto negativo, directo y de magnitud moderada en el paisaje, ya que si bien lo modifican y degradan estéticamente, dicha modificación será localizada y durante un período breve;

Que la etapa de funcionamiento correspondiente a las obras a ejecutar, puede considerarse que en sí misma constituye un compendio de efectos ambientales positivos para el barrio y la ciudad;

Que con respecto al grado de reversibilidad de los impactos negativos específicos de esta etapa, los mismos son de carácter reversible;

Que en relación a los suelos, el mismo no presenta interacciones con las distintas acciones de esta etapa;

Que en relación al agua superficial, la puesta en funcionamiento del intercambiador y el puente no variará la distribución y escurrimiento del agua en caso de lluvias, por lo que no se generarán impactos negativos,

ya que con el mejoramiento de la infraestructura pluvial, contribuirá a evacuar más adecuadamente el agua;

Que en relación a la calidad del aire, en general no se presentan situaciones de impacto negativo, a excepción de la derivada del mayor flujo de tránsito que podría registrar el área como consecuencia de la obra la apertura donde se podrá observar impacto negativo, directo y compatible sobre la calidad del aire;

Que en relación al nivel sonoro, la habilitación del intercambiador y el puente, si bien tendrá una magnitud estimada como alta, se considera que no modificará de manera importante las condiciones actuales previéndose que la ordenación y agilidad del tránsito a que dé lugar contribuirán a mejorar las condiciones actuales y a disminuir la contaminación por ruido;

Que en relación a la vegetación y fauna, no se presentan interacciones con ninguna de las acciones de la etapa de funcionamiento;

Que en relación a los sectores residencial, comercial y de recreación y estilos de vida, estos sectores se verán beneficiados con impactos positivos, directos y de magnitud media, a raíz del mejoramiento del área, ya que incorporarán una mejora al entorno urbano, las condiciones paisajísticas, circulatorias (peatonal y vehicular), al uso del espacio público y a los valores de la propiedad;

Que en relación a las actividades económicas, la apertura del paso tendrá un impacto positivo, indirecto y medio, ya que mejorará tiempos y flujos de tránsito;

Que en relación al transporte, el impacto originado por la habilitación del intercambiador y susobras complementarias será positivo, directo e indirecto y de magnitud media y alta;

Que de la misma manera, el ordenamiento del transporte y tránsito en su articulación con otros centros de actividades urbanas relevantes derivado de las acciones que se llevarán a cabo generará impactos positivos, directos e indirectos y de magnitud media y alta;

Que en relación al tránsito, teniendo en cuenta los estudios básicos sobre tránsito, la etapa de funcionamiento de las obras previstas, contribuiría a mejorar los índices para horas pico y contribuirá sensiblemente en la fluidez de la trama circulatoria urbana- metropolitana y facilitando la accesibilidad a futuros centros de actividades asociadas;

Que atento a ello se entiende que se generará un impacto positivo, directo y moderado elevado;

Que en relación a los desagües pluviales, el funcionamiento del intercambiador no afectará las condiciones actuales sino que las obras que se construirán mejorarán el sistema de desagües actual provocando efectos positivos sobre el barrio en general y el tránsito en particular, lo que generará impacto positivo medio-bajo;

Que en relación a la gestión de residuos, las actividades en esta etapa de funcionamiento no afectará las condiciones sobre manejo de residuos; no obstante, podrían generarse eventuales acumulaciones por fallas de recolección;

Que en relación al paisaje, el mismo se beneficiará en general, con las acciones que se pongan en funcionamiento, las que generarán impactos positivos directos, de valor medio o alto, teniendo en cuenta el mejoramiento estético y visual del lugar;

Que en relación al Plan de Gestión Ambiental, como Capítulo 7 del Estudio de Impacto Ambiental se presenta el Plan de Gestión Ambiental (PGA), que ha sido ejecutado considerando las medidas de mitigación de los efectos negativos y la potenciación de los efectos positivos, como un conjunto integrado de medidas y acciones que se complementan entre sí con el objetivo de alcanzar superiores metas de beneficio de la obra durante su construcción, con especial énfasis en los beneficios socio ambientales que la misma producirá a futuro;

Que el PGA incluye los programas a ser desarrollados para el control del impacto ambiental en el área durante la etapa de construcción de la obra. A continuación se citan los programas incluidos;

Que en relación al Programa Preventivo, según el enfoque proactivo, el presente programa contiene las acciones ambientales necesarias para prevenir situaciones de deterioro ambiental. Está compuesto por los siguientes subprogramas: 1) Subprograma de prevención del daño ambiental; 2) Subprograma de higiene y seguridad de obra; 3) Subprograma de capacitación ambiental; 4) Subprograma de difusión a la Comunidad; 5) Subprograma de Paralización de Obra;

Que en relación al Plan de relaciones con la comunidad, el Programa de Control a su vez cuenta con diferentes Subprogramas, a saber: 1) Subprograma de control y monitoreo, que incluye lo siguiente: I) Plan de control y monitoreos de aguas subterráneas: En este plan se medirán entre otros los siguientes parámetros para esta fase de construcción la observación del nivel freático y presión de agua durante el avance y, la cantidad y volumen de agua a evacuar; II) Plan de control y monitoreos del suelo y subsuelo y de operaciones con suelo; III) Plan de control y monitoreo de la calidad del aire, ruidos y vibraciones; IV) Plan de control y monitoreo de vectores; 2) Subprograma de alertas climáticas; 3) Subprograma de Verificación;

Que en relación al Programa correctivo, se prevén las siguientes medidas: 1) Medidas de mitigación y corrección de los impactos sobre el medioambiente durante la fase de construcción; 2) Medidas de mitigación de ruidos molestos al vecindario; 3) Medidas de mitigación sobre el tránsito vehicular y peatonal; 4) Medidas de mitigación de la generación de residuos en el área de la obra; 5) Medidas de mitigación y control de las operaciones con suelos y aguas contaminados y gases nocivos;

Que en relación al Programa de gestión de residuos, quedan comprendidos 1) Escombros y residuos sólidos; 2) Restos de combustibles y lubricantes; 3) Suelos excedentes contaminados; 4) Aguas excedentes contaminadas; 5) Subprograma de Gestión Vial; 6) Minimización de los efectos para vecinos y linderos; 7) Medidas de protección vial; 8) Cartelería y Señalización Indicativa; 9) Subprograma de Protección; 10) Protección de construcciones existentes; 11) Protección y restitución del mobiliario urbano; 12) Detección y rescate del patrimonio cultural y arqueológico; 13) Medidas de mitigación respecto del patrimonio arquitectónico; 14) Subprograma de conservación y preservación de la naturaleza; 15)Subprograma de mitigación de los efectos producidos por obradores;

Que en relación al Programa de contingencia, el mismo comprende: 1) Plan de contingencia de riesgos físicos; 2) Plan de contingencia ante incendios; 3) Plan de contingencia ante accidentes; 4) Plan de contingencia respecto de redes y servicios; 5) Plan de contingencias para vuelcos y/o derrames; 6) Plan de seguridad de acceso a la obra;

Que en relación a los Informes Sectoriales, mediante Nota Nº NO-2016-3633616-APN-DGAMB-ACUMAR, la Dirección General Ambiental de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) informa lo siguiente: "…se deja constancia que la ACUMAR ha recibido una copia del Estudio de Impacto Ambiental del Puente Lacarra, cuyo responsable es la Empresa Autopistas Urbanas SA (AUSA);

Que de acuerdo a lo informado, el Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto que conectará CABA con Lanús sobre el Riachuelo, ha sido presentado tanto ante APRA (Expediente EX-2016-23242378-MGEYA-APRA) como OPDS con el objeto de obtener la aptitud ambiental en ambas jurisdicciones;

Que una vez concluido el análisis de dicha documentación por parte de la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental y Social, ACUMAR emitirá una Nota, dirigida tanto a APRA como a OPDS, dejando constancia de su opinión al respecto, y en caso de corresponder, realizando las observaciones que considere pertinentes";

Que la Dirección General de Espacios Verdes, se expidió por NO-2016-24276449- -DGEV "Me dirijo a usted, en relación a la nota de presentación, de fecha 24 de Octubre de 2016, caratulada como Expediente Electrónico Nº 24.121.267- MGEYA-DGEV-2016, en la cual se solicitaba el análisis del Estudio de

Impacto Ambiental, “Obra: Puente Lacarra” nueva vinculación CABA – Lanús (Pcia. de Bs. As.), en lo que respecta a las competencias de esta Dirección General de Espacios Verdes.- A tal efecto, esta Unidad de Organización cumple en llevar a su conocimiento el Informe elaborado por la Gerencia Operativa de Arbolado”. Al respecto la Gerencia Operativa de Arbolado indica por IF-2016-24165780- DGEV que “de contemplarse lo detallado en nuestro análisis de los temas que son de nuestra incumbencia, no existiría inconveniente alguno en aprobar la documentación presentada por AUSA”;

Que por otra parte, por Nota N° NO-2016-24964912-APRA se solicitó la intervención de las Direcciones Generales de Tránsito y Transporte, y de Planificación de la Movilidad;

Que por Nota Nº NO-2016-25610631-AUSA, remite el IF-2016-24916054-DGPMOV de la Dirección General de Planificación de la Movilidad, en el cual informa lo siguiente: “ (…) Partiendo del análisis de la disposición territorial del proyecto cabe remarcar que la nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre el puente La Noria (al suroeste) y el puente Alsina (al noroeste), observándose entre las áreas comprometidas un alto desplazamiento de población en forma cotidiana. En consecuencia se considera que el proyecto propuesto es sumamente favorable para la vinculación de la Ciudad con el Área Metropolitana, ello toda vez que favorece la integración y potencia el desarrollo de la zona sur;

Que por otro lado y en cuanto se refiere al estudio de tránsito recibido, cabe destacar que del material presentado surge la realización de un modelo macroscópico de la situación actual y de la situación futura de la zona. En el mismo se tuvieron en consideración proyectos de desarrollo urbano, tales como la Nueva Terminal de Micros Dellepiane, el Centro de Rupturas de carga, entre otros, los que podrían tener impacto biunívoco con el puente a desarrollarse;

Que asimismo, según lo mencionado en el citado estudio de tránsito, se deja constancia que resulta de vital importancia la inclusión dentro del proyecto de la intersección de la Avenida Escalada con la Avenida 27 de Febrero;

Que en consecuencia y atento a que dicho estudio arrojó resultados favorables a nivel vial, ello toda vez que del mismo surge que la accesibilidad hacia el nuevo puente funcionaría fluidamente, al mismo tiempo que evidencia que la propuesta presentada genera un impacto positivo en los puentes antes mencionados (La Noria y Alsina), esta Dirección General de Planificación de la Movilidad presta su conformidad con el proyecto en análisis”;

Que la Dirección General de Tránsito y Transporte, se expidió mediante Nota Nº NO-2016-25716481-DGTYTRA, manifestando “En cumplimiento a lo solicitado se hace saber que mediante nota Nº NO-2016-24921173- -DGTYTRA se prestó conformidad con el Proyecto "Puente Lacarra" sobre el Riachuelo - Nueva vinculación CABA - Partido de Lanús, que se desarrolla a partir de la intersección de la Au. H.J. Cámpora y la Av. 27 de Febrero en el barrio de Villa Soldati y en forma anexa al Pque. Pte. Julio A. Roca en la C.A.B.A. y la intersección del Camino de la Ribera Sur y las calles Coronel Osorio y Gral. Olazábal en el Partido de Lanús. En la nota mencionada se consigna que dicho proyecto impactará de manera biunívoca con la Nueva Terminal de Micros Dellepiane y el Centro de Rupturas de Carga, entre otros proyectos de Desarrollo Urbano. Asimismo, se informó que la accesibilidad al nuevo puente funciona fluidamente;

Que sin embargo se destacó que se considera importante incluir la intersección de la Av. Escalada con la Av. 27 de Febrero”;

Que a su vez, por NO-2016-24964882-APRA se solicitó la intervención de la Dirección General de Sistema Pluvial, y de Obras de Infraestructura Urbana, la Subsecretaría de Planeamiento, y la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico;

Que mediante Nota Nº NO-2016-25519034-UPEPH, la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico, informa que “… esta UPE Plan Hidráulico determinó tener en consideración los siguientes puntos: 1)- La zona donde se llevará a cabo el proyecto se localiza dentro de la cuenca Matanza-Riachuelo, cuya

autoridad es ACUMAR. En el ámbito de la CABA, la obra prevista se encuentra localizada en el límite entre las sub cuencas Erézcano - San Pedrito y Cildañez; 2)- Habiéndose analizado la documentación presentada, esta UPEPH no ha encontrado dentro de la misma ningún dato respecto al proyecto de drenaje asociado a la obra; 3)- Teniendo en cuenta los proyectos previstos en las cercanías, en conocimiento de esta UPEPH, al momento de elaborar el proyecto ejecutivo, se deberán tener en cuenta: I)- Los efectos del cambio en el uso del suelo (impermeabilización); II)- Las obras hidráulicas previstas para la desembocadura del Arroyo Cildáñez, las que se encuentran en etapa licitación para la elaboración del proyecto ejecutivo; III)- Las obras hidráulicas que servirán al nuevo Parque Olímpico; IV)- Los "humedales" (lagunas de tratamiento) previstos en la zona por parte de la APRA";

Que por Nota Nº NO-2016- 26386488-DGSPLU, la Dirección General de Sistema Pluvial, se expide y dice: "1. La obra se encuentra emplazada en la cuenca Matanza Riachuelo, en el límite de la cuenca del Arroyo Cildañez y el Arroyo Erezcano San Pedrito; 2. Habiéndose analizado la documentación presentada, esta dirección general solicita documentación de proyecto detallando el sistema de drenaje y vuelco a la red pluvial de la autopista; 3. Asimismo solicitamos se tenga presente para la etapa de proyecto ejecutivo las obras hidráulicas en el Arroyo Cildañez y la zona de tratamiento "humedales" previstas en este mismo";

Que por otro lado, la Dirección General de Obras de Infraestructura Urbana mediante Nota Nº NO-2016-25327274- DGOINFU, informa lo siguiente: "Habiendo analizado la documentación correspondiente al Proyecto Puente Lacarra sobre el Riachuelo- Nueva vinculación CABA – Partido de Lanús, no se encuentran objeciones que realizar al mismo prestando conformidad para las etapas subsiguientes";

Que además, la Subsecretaría de Planeamiento indica por NO-2016-26245935-SSPLANE "Al respecto esta Subsecretaría informa que comparte lo expuesto por la Dirección General de Planeamiento Urbano, a través de la NOTA-2016- 26243621-DGPLUR y la documentación que en ella se adjunta". La Dirección General de Planeamiento Urbano manifiesta "… esta Dirección General eleva un InformeDocumento Anexo con el análisis y consideraciones de la obra propuesta, dejando constancia que se trata de una evaluación urbanística sobre la base de un anteproyecto;

Que la evaluación es positiva dentro de los términos del Plan Urbano Ambiental pero se hace mención, dada la complejidad de la obra, sobre la necesidad de tener en cuenta en el estudio definitivo del proyecto; con carácter general; las múltiples interrelaciones con otros planes, programas, proyectos y obras con los cuales correspondería avanzar en una solución integral";

Que por otra parte, mediante Nota N° NO-2016-25598250-DGET se solicitó la intervención de Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica (dependiente de la Dirección General de Evaluación Técnica de la Agencia de Protección Ambiental) a fin de que expida respecto del Informe de Evaluación de Impacto Acústico adjuntado por el recurrente. Al respecto, dicha Subgerencia se expidió por IF-2016-25968060-DGET informando lo siguiente: "A partir de las declaraciones sugeridas por el profesional interviniente, como así también las medidas de mitigación recomendadas por el mismo, esta Área Técnica sugiere incluir las siguientes condiciones: 1)- Etapa de Obra: I)- Contar con una programación de operaciones durante la obra que permita el trabajo con las fuentes de ruido y vibraciones, en horarios adecuados a fin de minimizar el impacto en ambiente exterior y con el objeto de no alterarhoras de descanso de la población local; II)- Evitar la superposición temporal de actividades de obra potencialmente contaminantes por ruido y vibraciones; III)- Implementar jornadas de capacitación al personal de obra a fin de favorecer la concientización sobre la contaminación sonora y de vibraciones; IV)- Instalar barreras acústicas -transitorias- a fin de disminuir el impacto acústico, especialmente en zona residencial, institutos educativos y áreas verdes protegidas; V)- Los camiones y transportes de carga deberán restringir su velocidad de circulación. Los mismos requerirán de una programación de llegada y salida en forma secuencial a fin de evitar la espera de vehículos en la vía pública, evitando situaciones de congestión vial que puedan derivar en focos de emisión de ruidos (motores y bocinas, entre otros); VI)- Los camiones estacionados en el área de afección inmediata a la obra tendrán prohibido mantener encendido el motor mientras éstos se encuentren en espera y a nivel de la superficie; VII)- Realizar un control periódico del estado de la maquinaria y equipos generadores de ruidos y vibraciones a los efectos de cumplir con las

reglamentaciones vigentes; VIII)- En caso de utilizar generadores eléctricos al nivel de la calle, se deberán ubicar los más alejado posible de las fachadas de las viviendas cercanas, siendo obligatorio que cuenten con cámaras de insonorización efectivas y sistemas de amortiguamiento adecuado; IX)- Se deberán evitar los golpes de encofrados en su colocación, descargar manualmente hierros desde camiones y la caída busca de tolvas vacías sobre los chasis de los camiones; X)- Realizar tareas de mayor nivel de ruido en ambientes especialmente habilitados para ello y aislados acústicamente; XI)- Se deberá prever la utilización de equipamiento y materiales que minimicen la producción de ruido y vibraciones; XII)- Cumplir con los Límites Máximos Permisibles, LMP, según ASAE correspondiente sobre toda la traza del proyecto perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a nivel de la superficie; XIII)- Se deberá presentar un Informe de Evaluación de Impacto Acústico de manera semestral una vez comenzada la obra en aquellas locaciones donde se realicen actividades a nivel de la calle y en ambiente exterior, aplicando el procedimiento del Anexo IV (mediciones en ambiente exterior con y sin el funcionamiento de la actividad) detallado en el Decreto N° 740-GCBA-07. En particular, se deberá monitorear los niveles sonoros correspondientes a sector de la traza perteneciente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; XIV)- En caso de ser superados los Límites Máximos Permisibles, LMP, se deberán tomar las medidas de mitigación necesarias. Se observa que en el informe técnico no se incluyen condiciones a cumplir durante la etapa operacional. En consecuencia, esta Subgerencia de Contaminación Acústica considera que correspondería incluir dentro de las condiciones ambientales aquellas destacadas en los siguientes ítems; 2)- Etapa Operacional: I)- Aplicar todas las medidas de mitigación necesarias a fin de no superar los Límites Máximos Permisibles establecidos para el período diurno y nocturno sobre la traza del proyecto, sector Ciudad Autónoma de Buenos Aires; II)- Presentar Informe de Evaluación de Impacto Acústico a los 180 días de encontrarse operativo el Puente. Dicho informe deberá contar con mediciones in situ en ambiente exterior durante los períodos diurno y nocturno. De dicha presentación surgirá la necesidad, o no, de realizar modificaciones o mejoras tendientes a disminuir los niveles sonoros dentro de la traza, y se desprenderán nuevas condiciones a cumplir para el estado de operación del proyecto; III)- Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente; IV)- Establecer un programa de monitoreo acorde a la ley N° 1.540 y su decreto reglamentario N° 740/07, a través del cual se planifique y ejecute el control en forma periódica de los niveles sonoros resultantes";

Que asimismo, por Nota N° NO-2016-24951837-DGET se dio intervención a la Subgerencia Operativa de Calidad de Aire y Agua, que se expidió mediante IF-2016-25023332-DGET remitido por Nota N° NO-2016-25025413-DGET informando lo siguiente: "La Ley CABA N° 1356 de Calidad Atmosférica tiene como objeto la preservación del recurso aire y regula todas las fuentes susceptibles de producir contaminación atmosférica. Su alcance y parámetros de calidad están detallados en el Decreto reglamentario N° 198-GCBA-2006, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley Nacional N° 24.051 de Residuos Peligrosos y toda normativa internacional de referencia. Asimismo, el mencionado Decreto define que para la planificación del Programa de Monitoreo podrá utilizarse la Norma IRAM N° 29.227;

Que se analizó el anteproyecto del estudio técnico de impacto ambiental adjunto mediante Registro N° RE-2016-23241717- APRA, realizándose las siguientes observaciones: I)- Respecto de la etapa de obra, se informa de la adopción de medidas de mitigación necesarias para evitar la trascendencia de material particulado en suspensión, respecto de los acopios de materiales a granel y el movimiento de tierra y materiales, propios de toda construcción; II)- Para la etapa de funcionamiento, sería deseable incorporar al EsIA un Programa de Monitoreo de Calidad de Aire que permita evaluar el impacto del mayor flujo vehicular en la zona, en particular el que pudiera afectar las inmediaciones del Lago Lugano y su reserva;

Que a fin de cuantificar el impacto en el recurso, resulta necesario establecer una línea de base. Para ello se propone la evaluación de calidad de aire de parámetros criterio asociados a las emisiones típicas de fuentes móviles;

Que dichas determinaciones se podrán realizar en dos puntos de monitoreo (barlovento y sotavento). Los sitios se ajustarán a la dirección del viento en el momento del muestreo y la seguridad de los equipos de análisis, teniendo en cuenta la equidistancia entre los puntos y la representatividad del estudio. Además, para el día y hora de los muestreos se deben informar los parámetros meteorológicos correspondientes;

Que se aclara que la presentación de los protocolos no será un condicionante para la aprobación del EsIA, pero la toma de muestras para la línea de base de calidad de aire se deberá realizar con anterioridad al inicio de la obra;

Que las determinaciones deberán ser realizadas por laboratorios inscriptos en el Registro de Determinaciones Ambientales (RELADA). Las condiciones en las que se realicen los muestreos y análisis de los contaminantes del aire deberán satisfacer los requerimientos establecidos en el Anexo X del Decreto Nº 198-GCABA-2006. Cuando el Anexo X no cubra los requerimientos necesarios se deberá satisfacer lo establecido en el CFR Título 40 (USEPA), Parte 60, Apéndices, o en normas similares";

Que por otra parte, se acompaña la Nota de la Municipalidad de Lanús, en la cual el Intendente Néstor Osvaldo Grindetti indica que "La pertinencia y necesidad de ejecutar la obra radica en la falta de conectividad y ausencia de cruces al día de hoy. Que por las demoras y las complicaciones a la hora de cruzar, queda claro que los ocho cruces a lo largo del Riachuelo no dan abasto. La peor parte se la llevan los vecinos de Lanús: a lo largo de todo el territorio solo posee un cruce, el puente Alsina, siendo el municipio contiguo más asilado de la Ciudad de Buenos Aires, por lo que se destacan grandes congestiones, especialmente en horario pico;

Que por otro lado, el Puente se suma al proyecto de conectividad del Municipio, con la puesta en valor de vías principales del Municipio, obras que ya se encuentran en curso. Por un lado, Av. Osorio, que cose de manera transversal, y por otro, Av. Marco Avellaneda y la Av. 25 de Mayo, que funcionarán como pares viales, vinculando longitudinalmente y siendo una vía rápida hacia la Ciudad Autónoma;

Que todo ello, la importancia de la realización de la Obra del Nuevo Puente, mejorando la calidad de vida de los vecinos del Municipio, así como de los linderos";

Que además se agrega una Nota del Municipio detallando el Proyecto de Intervención Urbana en Villa Jardín, que incluye la construcción de: 529 viviendas, un Polo Educativo, la Casa del Futuro, diversas plazas, pavimentación del área y la generación de empleo con una fábrica textil, entre otras intervenciones. Según indica el Intendente, este proyecto se potencia con la realización de la Obra del Nuevo Puente;

Que por último, se observa que se solicitó la intervención a la Dirección Nacional de Vías Navegables, mediante Nota N° 323/GTyGC/2016. Al respecto se adjunta NO-2016-02640222-APN-SSPYVN-MTR en la cual se indica lo siguiente: "Al respecto indico que en la Nota SSPYVN Nº 667/2016 del pasado 21 de junio del corriente (Exp.S02:0065151/16) se señalaron los gálibos horizontales y verticales a adoptar para la futura obra de cruce, como así también se indicaron, las presentaciones que corresponderá realizar ante la Dirección Nacional de Vías Navegables, dependiente de esta Subsecretaría, previo la ejecución del proyecto en trato". Se destaca lo señalado en la Nota mencionada: "… se hace necesario conocer las condiciones de borde del proyecto, en cuanto a su eventual afectación a la vía navegable, como lo son los gálibos horizontales y verticales, entre su viejo Puente Pueyrredón y el Puente de la Noria, requiriendo además, batimetrías de la zona y si se prevén dragados futuros en la zona, y cualquier restricción que pudiere existir (ACUMAR);

Que al respecto cabe señalar: Para los puentes proyectados a lo largo del Riachuelo en el tramo propuesto, se deben adoptar como gálibos mínimos para los cruces VEINTE (20) metros de luz libre horizontal alineada con el canal o sector que sirve a la navegación y CINCO (5) metros de luz libre vertical, referidos al cero del hidrómetro del Riachuelo. Por otra parte es necesario reafirmar que una vez elaborado el proyecto ejecutivo de las obras de que se trata, deberá efectuar la presentación correspondiente ante este Organismo, tal como lo establece la normativa vigente y conforme los lineamientos que se muestran en la Disposición Nº 162/2008, que en copia se adjunta a la presente";

Que habiéndose evaluado el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la administrada, la Dirección General de Evaluación Técnica consideró viable convocar a una Audiencia Pública para su discusión, conforme lo establecido en la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666);

Que en orden a la competencia fijada en el Anexo II inciso g) del Decreto N° 220/07 y la Resolución N° 300/MAyEP/08, la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental se expidió mediante Acta N° 17-CIHA-2016, no formulando observaciones al proyecto en esa instancia;

Que en fecha 19 de diciembre de 2016 se emitió el Dictamen Técnico (IF-2016-27303178-APRA) previsto en el Capítulo XI de la Ley N° 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), en el que se consideró al proyecto en análisis como de Relevante Efecto Ambiental, concluyendo que desde el punto de vista técnico el emprendimiento es viable;

Que con fecha 20 de diciembre de 2016 se emitió la Resolución N° RESOL-2016-507-APRA, por medio de la cual se convocó a Audiencia Pública, de conformidad con lo establecido en el Artículo 26 de la Ley Nº 123 de Evaluación de Impacto Ambiental y bajo el régimen de la Ley Nº 6 (textos consolidados por Ley Nº 5.666), para el día jueves 26 de enero de 2017, a partir de las 12 horas en Centro de Información y Formación Ambiental (CIFA), sito en la esquina de la Av. Castañares y Av. Escalada, Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que con fecha 26 de enero de 2017 se realizó la Audiencia Pública convocada por la Autoridad de Aplicación, para la Evaluación de Impacto Ambiental del Programa de referencia;

Que durante la Audiencia, surgieron distintas inquietudes expuestas por los participantes, a saber: características del proyecto, impacto social, interferencias, estudio de tránsito, relación con otros proyectos, dragado del Riachuelo, calidad de aire, intervención de organismos con competencia, evaluación ambiental estratégica, y difusión del proyecto;

Que posteriormente, con fecha 8 de febrero de 2017, mediante Nota N° NO-2017-04379214-APRA en el Orden Nº 108, se remitieron las inquietudes expuestas por los participantes solicitando una respuesta a las mismas, de acuerdo a lo transcripto en la versión taquigráfica adjunta por Informe IF-2017-03789293-SECDES;

Que mediante Informe IF-2017-04773654-DGET se analizaron y respondieron las observaciones planteadas en la Audiencia Pública, concluyendo que corresponde mantener la categorización del Proyecto: “Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires” como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.) Asimismo, se sugirió dejar sin efecto las condiciones ambientales establecidas en el Informe N° IF-2016-26398021-DGET e incorporar nuevas;

Que la administrada presentó el Cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental (NCA), que tiene como resultado un total de 26 puntos, y que se encuentra incorporado al Orden Nº 48 de las presentes actuaciones bajo el IF-2016-26271356-DGET;

Que asimismo, mediante el Informe IF-2016-26398021-DGET, la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación analizó el Cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental (NCA) presentado, y recomendó que previo a toda obra, la administrada deberá acreditar la contratación de una cobertura de Daño Ambiental de Incidencia Colectiva prevista por el artículo 22° de la Ley Nacional N° 25.675;

Que en su intervención post Audiencia Pública, acorde lo establecido en el punto g) del Anexo II del Decreto Nº 220/07, mediante Nº 3-CIHA-2017, la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental no efectuó observaciones al Programa;

Que en virtud de lo actuado, de la categorización otorgada al proyecto como de impacto ambiental con relevante efecto (CRE), cabe concluir que se ha dado cumplimiento a las distintas etapas del Procedimiento Técnico Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que corresponde producir la Declaración de Impacto Ambiental en los términos del inciso k) del Artículo 13° de la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), fijando los requerimientos de funcionamiento y consecuentemente otorgar el Certificado de Aptitud Ambiental;

Que corresponde dejar sin efecto las condiciones establecidas en el Informe Técnico N° IF-2016-26398021-DGET e incorporar nuevas, las cuales se estipularán en el Anexo I de la presente Resolución;

Que el Director General de Evaluación Técnica, prestó conformidad y ratificó todo lo actuado por las unidades bajo su dependencia por N° PV-2016-05158821-DGET;

Que ha tomado debida intervención la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal;

Por ello, en virtud de las facultades conferidas por la Ley Nº 2.628 (texto consolidado por Ley Nº 5.666) y por el Decreto N° 37/GCBA/16,

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

RESUELVE

Artículo 1°.- Otórgase la Declaración de Impacto Ambiental, en los términos del inciso c) del Artículo 24 de la Ley 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666), al Proyecto "Puente sobre el Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires", a cargo de la empresa Autopistas Urbanas S.A. (AUSA).

Artículo 2°.- Otórgase, por el plazo de cuatro (4) años, el Certificado de Aptitud Ambiental previsto en el Art. 9º inc. g) de la Ley Nº 123 (texto consolidado por Ley N° 5.666); a nombre de la AUTOPISTAS URBANAS S.A., titular del Proyecto citado en el Artículo 1°.

Artículo 3°.- Apruébense las condiciones a cumplir por el titular, que se enumeran en el Anexo I que luce como Informe SADE N° IF-2017-05231533- -APRA, que forma parte integrante de la presente Resolución, establecidas con el objeto de evitar, minimizar o mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad.

Artículo 4°.- Hágase saber que el incumplimiento de las condiciones enunciadas en el Artículo 3° y la comprobación de cualquier falsedad en la documentación y demás presentaciones exigidas, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el régimen de faltas.

Artículo 5°.- Establécese que podrá disponerse la realización de una Auditoría Ambiental Externa por parte de auditores específicamente destinados por la Autoridad de Aplicación, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las condiciones fijadas en el Anexo I y de los resultados que surgen de las auditorias presentadas por el titular de la actividad, en caso de corresponder.

Artículo 6°.- Regístrese, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, notifíquese al interesado, a quien se deberá otorgar copia certificada de la presente Resolución, dejándose debida constancia de ello en el cuerpo de la actuación, y para su conocimiento y demás efectos comuníquese al Ministerio de Ambiente y Espacio Público, al Ministerio de Desarrollo Urbano, a la Subsecretaría de Transporte, la Agencia Gubernamental de Control y a la Dirección General de Control Ambiental. Cumplido, archívese.

Gladys Esther Gonzalez
Presidente

Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable