



DIRECCIÓN DE
VIALIDAD

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
Y SERVICIOS PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES



Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto:

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

Avenida 122 N° 825 – La Plata – Buenos Aires – Argentina
0800-222-DVBA (3822) - +54-221-421-1160 al 69
ucp@vialidad.gba.gov.ar

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

CAPÍTULO 1 – INTRODUCCION



DIRECCIÓN DE
VIALIDAD

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
Y SERVICIOS PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES

Índice

CAPÍTULO 1 – INTRODUCCION	2
1.1. NOMBRE Y UBICACIÓN DEL PROYECTO	2
1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL PROYECTO.....	4
1.3. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL.....	5
1.4. TÉCNICO RESPONSABLE DEL EIAS.....	27

CAPÍTULO 1 – INTRODUCCION

1.1. NOMBRE Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

RESUMEN EJECUTIVO

El proyecto se denomina "AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003": TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17 y forma parte del Programa de Conectividad y Seguridad en corredores viales de la Provincia de Buenos Aires. Contrato de Préstamo N° 1338 OC-AR.

La R.P.N°1003 es una ruta pavimentada de 8,00 km de extensión ubicada en su mayor parte en el partido de Merlo y un pequeño tramo en el partido de Morón en la Zona Oeste del Área Metropolitana Buenos Aires, Argentina.

Esta obra requiere la realización de un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EsIAS) y su Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). El Informe de EsIAS se enmarca en la legislación ambiental nacional y de la Provincia de Buenos Aires, y en los requerimientos del BID.

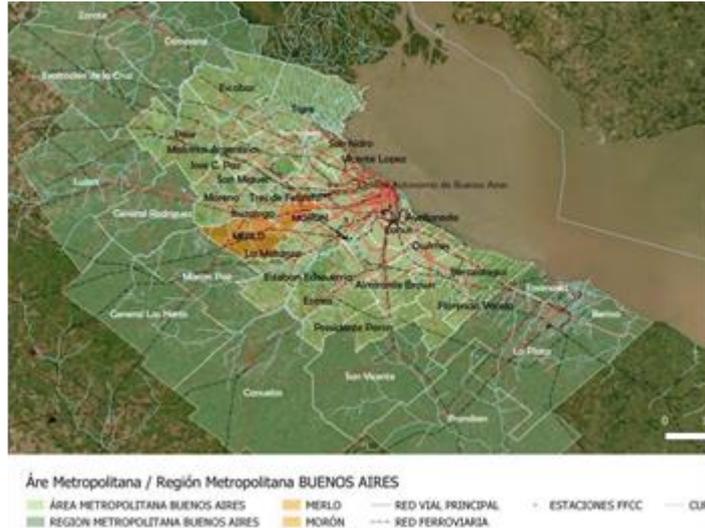
En este documento se plasma el EsIAS del área a intervenir ubicada en los partidos de Merlo y Morón en la provincia de Buenos Aires. En los distintos capítulos se desarrollan por un lado los aspectos físico-biológicos y socio-económicos que determinan la línea de base Ambiental y caracterizan el área operativa de la obra y su entorno mediato e inmediato.

Debido a la importancia socioambiental del impacto que generará la duplicación de calzada de la RP1003, respecto de la necesidad de desplazar las actividades informales de venta ambulante identificadas, se realizó un estudio particularizado complementario, a partir de un trabajo de campo, consistente en el relevamiento ocular expeditivo, con énfasis en una mirada socio-ambiental por tratarse de un área urbana de baja densidad.

Asimismo, se incluye en este instrumento el análisis de los riesgos naturales del sector bajo estudio, el análisis de accidentes, el plan de consulta pública y el plan de reasentamiento por afectación económica.

Se estima que la obra analizada producirá impactos negativos que mayormente oscilan entre valores de intensidad bajos y moderados, que se concentrarán únicamente durante la fase de construcción. Estos son, en su gran mayoría, temporales, reversibles y mitigables, con buenas prácticas de obra.

En la Etapa de operación del proyecto es cuando se verificarán los impactos positivos de éste, donde se verá mejorada notoriamente la circulación vial, la seguridad y conectividad, entre otros beneficios



El Gran Buenos Aires en el contexto de la Provincia de Buenos Aires

En el partido de Morón, la RP1003 comienza en la R.P. Nº17 (calle Baradero), para luego cruzar la plazoleta Héroes del Crucero General Belgrano (conocida localmente como rotonda de Texalar), ubicada en la intersección con la R.P. Nº1001 (Av. Eva Perón). En su desarrollo atraviesa las vías del Ferrocarril Belgrano Sur en cercanías de la estación Merlo Gómez.

Al cruzar la calle Coronel Rafael Hortiguera ingresa en el partido de Merlo, donde finaliza a un lado del cementerio Santa Mónica, en el empalme con la R.P. Nº21.

El proyecto de duplicación de calzada abarca solamente un tramo de 7km comprendido desde la R.P. Nº21 hasta la estación Merlo Gómez en donde intercepta a la calzada existente ya ensanchada (calle Stevenson).



Localización del proyecto de intervención en RP1003

1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL PROYECTO

OBJETIVOS Y ALCANCE DEL EsIAS

El objetivo general del presente informe consiste en realizar el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental y Social del proyecto.

Los objetivos específicos son:

- 1) Determinar la Línea de base ambiental y social del Área de Influencia de la localización del proyecto y sus componentes
- 2) Identificar el marco normativo e institucional vinculado a los aspectos ambientales y sociales aplicables a este caso, tanto a nivel provincial como nacional
- 3) Identificar y evaluar las acciones y potenciales impactos socioambientales del proyecto, en las etapas de construcción y operación, respectivamente.
- 4) Asegurar la consideración de las salvaguardas ambientales y sociales del BID aplicables al proyecto
- 5) Proponer las Medidas de Mitigación/compensación, tendientes a minimizar los impactos negativos o potenciar los impactos positivos más significativos.
- 6) Desarrollar los lineamientos de los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAYS) que integrarán cada Proyecto Ejecutivo.

7) Elaborar un informe con lenguaje claro y conciso a fin de contar con un documento accesible para su difusión a la comunidad en general y a terceros interesados en conocer las características del Proyecto, sus impactos y las medidas de mitigación, corrección o compensación consideradas en el mismo.

Por otro lado, el objetivo general del presente informe incluye la realización del Plan de Gestión Ambiental y Social.

Los objetivos específicos son los siguientes:

- Garantizar que la realización de la obra se desarrolle de manera tal de no interferir ni molestar de manera inadecuada al área de influencia, asegurando el cumplimiento de los objetivos de protección ambiental y social propuestos.
- Posibilitar y controlar el cumplimiento de las normativas vigentes en materia ambiental, territorial y de seguridad, higiene y medicina del trabajo.
- Asegurar la aplicación de las Salvaguardas del BID asociadas al proyecto, identificando su complementación con la normativa ambiental y social pertinente.
- Asegurar una relación fluida con las autoridades competentes de los gobiernos locales de los municipios beneficiados y la debida coordinación y comunicación a la comunidad.

1.3. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

MARCO LEGAL DE PROTECCION AMBIENTAL

Se presenta a continuación un análisis de los principales aspectos relativos al marco jurídico-institucional aplicable a la actividad. El análisis de la normativa aplicable incluye la específicamente vial, la vial-ambiental nacional y provincial como así también la específica a nivel municipal, asociada a los recursos naturales afectados en cada una de las etapas. El marco desarrollado a continuación regula y condiciona las medidas de mitigación propuestas a posteriori.

Se consideró en primer lugar la Legislación Nacional que constituye el marco de referencia de protección ambiental para todo tipo de acción susceptible de intervenir el medio ambiente. Se describe luego la legislación de nivel provincial y las Políticas Operativas (OP) y Salvaguardas Ambientales y Sociales del BID que son de aplicación para el presente Proyecto y cuyas salvaguardas han sido consideradas especialmente en el desarrollo de este EsIAS.

Las normas de salvaguarda ambiental están consagradas en la Constitución Nacional de la República Argentina, en su artículo 41, que establece que todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo.

El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Asimismo, se determina que las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la

utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales.

Asimismo, consagra el principio de "desarrollo sustentable y establece que las autoridades protegerán la utilización racional de los recursos naturales, la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales.

Marco general

✓ Constitución Nacional

En la reforma de 1994, la Constitución Nacional incluye taxativamente el derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras.

La reforma constitucional de 1994 introdujo tres artículos de fuerte vinculación con la problemática ambiental. Ellos son el N° 41, 43 y 124.

El artículo 41, incorpora nuevos derechos y establece que, "*todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y tienen el deber de preservarlo*".

Sostiene además que el daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural, a la diversidad biológica y a la información y educación ambiental.

Establece también que corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales. El artículo prohíbe el ingreso a territorio nacional de residuos actual o potencialmente peligrosos y de los radioactivos.

El artículo 43, complementa al anterior cuando afirma que toda persona puede interponer acción expedita y rápida de amparos, siempre que no exista otro medio judicial más idóneo contra todo acto y omisión de autoridades públicas o de particulares, que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidos por esta constitución, un tratado o una ley.

En estos casos, el artículo señala que el juez podrá declarar la inconstitucionalidad de la norma en que se funde el acto u omisión lesiva. Continúa diciendo que podrán interponer esta acción contra cualquier forma de discriminación y en lo relativo a los derechos que protegen al ambiente, a la competencia, al usuario y al consumidor, así como a los derechos de incidencia

colectiva, el afectado, el defensor del pueblo y las asociaciones que propendan a esos fines, registradas conforme a la ley, la que determinará los requisitos y formas de su organización.

En relación con lo anterior, el artículo 86, crea la figura del Defensor del Pueblo es un órgano independiente instituido en el ámbito del Congreso de la Nación. Actuará con plena autonomía funcional, sin recibir instrucciones de ninguna autoridad. Su misión es la defensa y protección de los derechos humanos y demás derechos, garantías e intereses tutelados en esta Constitución y las leyes ante hechos, actos u omisiones de la administración y el control del ejercicio de las funciones administrativas públicas. El defensor del pueblo tiene legitimación procesal.

Finalmente, respecto de los recursos naturales, el artículo 124 declara que las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no afecten a las facultades delegadas al Gobierno Federal o el crédito público de la nación. Señala que corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio.

✓ Código Civil

El artículo 2.618 se refiere a emisiones inmateriales o incorpóreas, propagaciones nocivas que provenientes de un inmueble se difunden a otros por el ejercicio de actividades lícitas o permitidas. De esta manera se puede accionar contra las molestias ocasionadas por humo, calor, luminosidad, olores, ruidos, vibraciones o daños similares que excedan la normal tolerancia. Esta norma contempla la posibilidad de disponer indemnización por los daños producidos o de hacer cesar la causa productora de los mismos por vía judicial, lo que implica la posibilidad de prevenir futuros daños.

El artículo 1.109, manifiesta que todo el que ejecuta un hecho que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro está obligado a reparación del perjuicio.

El artículo 202, prevé la propagación de enfermedades peligrosas para las personas. Podría considerarse que las afecciones graves o agudas originadas por gases, vapores o partículas en el aire se encuentran incluidas en el articulado.

El artículo 206, sanciona la violación a las reglas establecidas por las leyes de política sanitaria animal. En el inciso 2 del artículo se hace referencia a la contaminación atmosférica por liberación de gases y otras sustancias tóxicas (ruidos y vibraciones).

Leyes Nacionales

En el presente apartado, la normativa nacional vinculada con el Proyecto se divide en cuatro partes a los fines de su análisis, clasificándose de acuerdo con los siguientes subtítulos: normativa referida a procedimientos ambientales de obras viales; normativa referida a la

protección del ambiente, recursos naturales y acceso a la información ambiental; normativa referida a la protección de los trabajadores y al tránsito y seguridad vial; y finalmente, normativa de interés ambiental y cultural.

Normativa referida a procedimientos ambientales de obras viales

Resoluciones de la Dirección Nacional de Vialidad N° 1.656/93 y N° 233/99. Aprueban el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales y su inclusión como documento obligatorio para consultores y contratistas en el Pliego de Especificaciones Técnicas Generales con que se licita y contrata la obra vial y la clasificación del medio receptor de la obra vial según su sensibilidad ambiental. La **Resolución N° 1804/07** aprueba el "Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales" (MEGA II / 2007), de aplicación obligatoria en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad.

Ley N° 24.354/94. Referida al Sistema Nacional de Inversiones Públicas, crea el Sistema Nacional de Inversiones Públicas que incluye la obligatoriedad de realizar los estudios de evaluación de impacto ambiental como parte de las acciones de los proyectos de inversión.

Normativa referida a la protección del ambiente, recursos naturales y acceso a la información ambiental

Ley General del Ambiente N° 25.675/02. Establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada al ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable. Establece los principios e instrumentos de la política ambiental nacional, la competencia judicial según el territorio que corresponda y las normas que rigen los hechos o actos jurídicos que por acción u omisión causen daño ambiental de incidencia colectiva. Además, independiza la responsabilidad civil o penal por daño ambiental de la responsabilidad administrativa. Esta Ley tiene observaciones por el Decreto N° 2.413/02 en el articulado referente a la responsabilidad del daño ambiental y a las sentencias de los jueces intervinientes y aún no cuenta con el decreto reglamentario.

La Autoridad de Aplicación es el Consejo Federal del Medio Ambiente integrado por el gobierno nacional y los gobiernos provinciales.

Ley N° 25.831/03. Define presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar el derecho de acceso a la información ambiental tanto en el ámbito estatal como privado (empresas prestadoras de servicios públicos). Por esta norma toda persona tiene el derecho de solicitar información ambiental (datos del ambiente, recursos naturales y desarrollo sustentable referidos a acciones de gestión ambiental).

La Autoridad de Aplicación es la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Asimismo, el **Decreto N° 1.172/03** se refiere a la aprobación de los reglamentos de audiencias públicas para el Poder Ejecutivo Nacional, elaboración participativa de las normas; formulario para presentación de opiniones y propuestas y de acceso a la información pública.

Ley 25.670/02. Determina los presupuestos mínimos para la gestión y eliminación de PCBs. Son finalidades de la Ley: a) Fiscalizar las operaciones asociadas a los PCBs; b) La descontaminación o eliminación de aparatos que contengan PCBs; c) La eliminación de PCBs usados; d) La prohibición de ingreso al país de PCBs; e) La prohibición de producción y comercialización de los PCBs. Esta ley se aplica en la instalación de transformadores libres de PCB en el obrador.

Ley N° 25.612/02. Referida a la gestión integral de residuos de origen industrial y de actividades de servicio. La ley establece los presupuestos mínimos de protección ambiental sobre la gestión integral de residuos de origen industrial y de actividades de servicio, que sean generados en todo el territorio nacional y derivados de procesos industriales o de actividades de servicios. Refiera a niveles de riesgo, generadores, tecnologías, registros, manifiesto, transportistas, plantas de tratamiento y disposición final, responsabilidad civil y administrativa, jurisdicción, autoridad de aplicación.

Ley N° 24.051/91. Referida a la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos. La ley establece que quedarán sujetos a ella, los residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional o destinados al transporte fuera de una provincia o que puedan afectar a las personas o al ambiente más allá de la frontera de la provincia, a criterio de la Autoridad de Aplicación; o cuando las medidas higiénicas o de seguridad que a su respecto fuese conveniente disponer, tuvieren una repercusión económica sensible tal que tornare aconsejable uniformarlas en todo el territorio de la Nación, a fin de garantizar la efectiva competencia de las empresas que debieran soportar la carga de dichas medidas. Considera peligroso a todo residuo que pueda causar daño directo o indirectamente a seres vivos, o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general. Se aplicará también a aquellos residuos peligrosos que pudieren constituirse en insumos para otros procesos industriales. Excluye de sus alcances a los residuos domiciliarios, los radioactivos y los derivados de las operaciones normales de los buques. Se encuentra regulada por el **Decreto Reglamentario N° 831/93**, que legisla y reglamenta sobre la manipulación, generación, tratamiento, transporte y disposición final de residuos peligrosos cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional.

Ley N° 25.916/04. Referida a la gestión de residuos domiciliarios. Establece presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios desde la recolección, transporte, tratamiento, transferencia hasta la disposición final. La ley mencionada fija los siguientes objetivos: lograr un adecuado y racional manejo de los residuos domiciliarios mediante su gestión integral, a fin de proteger el ambiente y la calidad de vida de la población; promover la valorización de los residuos domiciliarios, a través de la implementación de métodos y procesos adecuados; minimizar los impactos negativos que estos residuos puedan producir sobre el ambiente; y lograr la minimización de los residuos con destino a disposición final.

Ley N° 22.428/81. Refiere a la conservación de suelos. Declara de interés general la acción privada y pública tendiente a la conservación y recuperación de la capacidad productiva de los suelos. Esta ley se encuentra regulada por el **Decreto Reglamentario N° 681/81.**

Ley N° 22.421/81. Refiere a la protección y conservación de la fauna silvestre. Declara de interés público a la fauna silvestre que temporal o permanentemente habita el territorio de la República, así como su protección, conservación, propagación, repoblación y aprovechamiento racional. El Decreto Reglamentario N° 666/97, regula la ley mencionada.

Ley N° 24.375/94. Aprueba el Convenio sobre Diversidad Biológica cuyos fines son la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos, mediante, entre otras cosas, un acceso adecuado a esos recursos y una transferencia apropiada de las tecnologías pertinentes, teniendo en cuenta todos los derechos sobre esos recursos y a esas tecnologías, así como mediante una financiación apropiada.

Ley N° 20.284/73. Referida a la preservación de los recursos del aire. Propone medidas para la preservación del aire evitando la contaminación atmosférica. Esta ley cuenca fue reglamentada.

Ley N° 25.688/03. Refiere al régimen de gestión ambiental de aguas. Esta ley establece los presupuestos mínimos ambientales para la preservación de las aguas, su aprovechamiento y uso racional. Considera en sus objetivos al conjunto de los cursos y cuerpos de aguas naturales o artificiales, superficiales y subterráneas, así como a las contenidas en los acuíferos, ríos subterráneos y las atmosféricas.

Normativa referida a la protección de los trabajadores y al tránsito y seguridad vial

Ley N° 24.449/95. Referida al tránsito. Esta ley y su Decreto Reglamentario su **Decreto Reglamentario N° 779/95**, regulan el uso de la vía pública y se aplican a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Excluyen los ferrocarriles.

Ley N° 25.456/01. Referida al tránsito y seguridad vial. Modifica el artículo 47 de la Ley N° 24.449. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas: a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios; b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame; c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas; d) Destello: deben usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos; e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas; f)

Luces rompe niebla, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios; g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente; h) A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar en los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha; i) En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que se establezca, incorporar el dispositivo referido antes.

Ley N° 24.557/95. Refiere al riesgo del trabajo. Esta ley nace con la finalidad de diseñar un subsistema de la seguridad social, autónomo, integrado y cerrado, con desplazamiento de la responsabilidad patronal que es absorbida por el sistema a través de las aseguradoras de riesgo de trabajo, lo que permite licuar los costos que debe afrontar aquel para reparar los daños incapacitantes derivados de un siniestro laboral que la ley denomina "contingencias" (accidente o enfermedad profesional) sociabilizando los riesgos al ser afrontados por fondos administrados por aquellas entidades, los que a su vez se forman con los aportes efectuados por el empleador al instituirse un seguro obligatorio. Esta ley se encuentra regulada y modificada por varios Decretos Reglamentarios (84/96; 334/96; 585/96; 658/96; 659/96; 911/96; 491/97; 559/97 y 410/0). Entre ellos, el **Decreto Reglamentario N° 911/96**, refiere específicamente a la industria de la construcción. En relación con ello, se incluye en el concepto de obra de construcción a todo trabajo de ingeniería y arquitectura realizado sobre inmuebles, propios o de terceros, públicos o privados, comprendiendo excavaciones, demoliciones, construcciones, remodelaciones, mejoras, refuncionalizaciones, grandes mantenimientos, montajes e instalaciones de equipos y toda otra tarea que se derive de, o se vincule a, la actividad principal de las empresas constructoras.

Ley N° 19.587/72. Referida a higiene y seguridad del trabajo. Es una ley de carácter general en la materia. Se considera su ámbito de aplicación a todos los establecimientos y explotaciones del país. Define los bienes jurídicos protegidos, principios y métodos de ejecución de sus postulados, las normas reglamentarias y las obligaciones fundamentales del empleador y del trabajador, considerando en particular a la Contaminación Ambiental y los efluentes industriales. El **Decreto Reglamentario N° 351/79** fija los límites de las concentraciones ambientales de los gases, límites permisibles de carga térmica, límites sonoro continuo equivalente, etc.

Ley N° 24.653/96. Se refiere al transporte automotor de cargas. Es objeto de la ley obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres.

Resolución N° 1.069/91. Refiere a la salud y seguridad en la construcción. Normaliza la actividad de la construcción en las distintas etapas y características, desde la preparación de las obras hasta la conclusión del proyecto incluyendo los equipos, medios y elementos que utiliza.

Normativa de interés ambiental y cultural

Ley N° 13.273/48. Referida a la defensa de la riqueza forestal. Esta ley declara de interés público la defensa, mejoramiento y ampliación de los bosques. Define bosques y tierra forestal y determina qué bosques quedan sometidos a la ley. Establece que las provincias pueden acogerse a ésta contrayendo deberes y derechos. Clasifica los bosques en: protectores, permanentes, experimentales, montes especiales y de producción. Norma sobre prevención, lucha y contra incendios. También crea el Fondo Forestal, especifica varias medidas de fomento, fija penalidades y procedimientos para aplicar las multas, crea la Administración Nacional de Bosques y deroga las leyes nacionales 4.167, 12.103 y 12.636.

Ley N° 25.080/98. Referida a inversiones para bosques cultivados. Instituye un régimen de promoción de las inversiones que se efectúen en nuevos emprendimientos forestales y en las ampliaciones de los bosques existentes. Se encuentra regulada por el **Decreto reglamentario N° 133/99** referido a la promoción de inversiones en nuevos emprendimientos forestales y la ampliación de los bosques existentes.

Ley N° 24.857/97. Conformada la ley de estabilidad fiscal. Es destinada a todos los beneficiarios de la Ley 3.623, quienes gozarán de estabilidad fiscal por un período de 33 años a partir de la presentación del proyecto de factibilidad. Define la actividad forestal el manejo sustentable del bosque natural, el aprovechamiento de bosques cultivados y comercialización. Se encuentra reglamentada por la **Resolución N° 376/97** que establece la evaluación de impacto ambiental previa a la introducción de nuevas especies exóticas.

Ley N° 24.585/95. Refiere a la protección ambiental para la actividad minera. Incorpora la gestión ambiental minera como parte integrante del Código de Minería de la Nación (sección 2ª, artículos 246 a 268), respondiendo a las exigencias ambientales impuestas como imprescindibles en el ámbito nacional e internacional, para realizar una actividad productiva que contemple los presupuestos ambientales mínimos que conlleven a una actividad minera ambientalmente sustentable.

Ley N° 23.919/91. Aprueba la convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional, especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas.

Ley N° 23.724/89. Aprueba el Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono. Por este convenio las partes tienen como obligación tomar las medidas apropiadas para proteger la salud humana y el medio ambiente contra los efectos adversos resultantes o que puedan resultar de las actividades humanas que modifiquen o puedan modificar la capa de ozono. Esta normativa se vincula con los controles y monitoreos a efectuar a fin de garantizar la protección al recurso aire.

Ley N° 22.344/82. Referida al comercio de especies amenazadas de flora y fauna silvestres. La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), fue firmada en 1973. En dicha Convención se determinó que las partes no permitirán el comercio en especímenes de especies incluidos en los 3 apéndices, excepto en

acuerdo con las disposiciones establecidas en la convención. Dicha ley se encuentra regulada por el Decreto Reglamentario N° 522/97.

Ley N° 22.351/80. Corresponde a la ley de parques y reservas nacionales y monumentos naturales. Regula las áreas protegidas y establece un sistema en virtud del cual los parques, reservas y monumentos, pueden ser declarados como tales. En el área de la traza no se presentan.

Ley N° 21.499/77. Referida a expropiaciones. Establece la calificación de utilidad pública. La utilidad pública que debe servir de fundamento legal a la expropiación comprende todos los casos en que se procure la satisfacción del bien común, sea éste de naturaleza material o espiritual. Aprueba el régimen de expropiaciones vigente.

Ley N° 21.626/01. Corresponde a la Ley Orgánica del Tribunal de Tasaciones de la Nación. Establece las funciones y atribuciones del tribunal a los fines de tasar los bienes muebles e inmuebles sujetos a expropiación y dictaminar acerca de su valor. Esta ley se encuentra regulada por el **Decreto Reglamentario N° 1.487/01.**

Ley N° 25.743/03. Referida a la Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico. Es objeto de la ley la preservación, protección y tutela del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como parte integrante del Patrimonio Cultural de la Nación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo. En su artículo 10 establece que los materiales arqueológicos y paleontológicos procedentes de excavaciones realizadas mediante concesiones o resultantes de decomisos pasarán a poder del Estado nacional, provincial o municipal, según correspondiere, quedando los organismos de aplicación facultados a darle el destino que consideren más adecuado y a fijar los espacios que reúnan los requisitos de organización y seguridad indispensables para su preservación. Asimismo, la **Resolución N° 1.134/03** crea el registro nacional de yacimientos, colecciones y objetos arqueológicos y de infractores y reincidentes.

Ley N° 23302/85. Refiere la creación de la Comisión Nacional de Asuntos Indígenas. En su objetivo, declara de interés nacional la atención y apoyo a los aborígenes y comunidades indígenas existentes en el país, y su defensa y desarrollo para su plena participación en el proceso socioeconómico y cultural de la Nación, respetando sus propios valores y modalidades. El **Decreto Reglamentario N° 155/89** regula la política indígena y el apoyo a las comunidades aborígenes.

Nivel Provincial

El marco legal de la Provincia de Buenos Aires se organiza contemplando los siguientes apartados: constitución provincial, normativa general ambiental, marco institucional ambiental; normativa referida al ordenamiento territorial; normativas específicas referentes al ambiente, recursos naturales y vinculadas directa o indirectamente con el proyecto; y normativa referida al tránsito y seguridad vial.

Constitución provincial

El artículo 28 establece que los habitantes de la Provincia de Buenos Aires tienen el derecho a gozar de un ambiente sano y el deber de conservarlo y protegerlo en su provecho y en el de las generaciones futuras. Señala también que la Provincia ejerce el dominio eminente sobre el ambiente y los recursos naturales de su territorio y que deberá preservar, recuperar y conservar sus recursos (renovables y no renovables), planificar el aprovechamiento racional de los mismos; controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen al ecosistema; promover acciones que eviten la contaminación del aire, agua y suelo; prohibir el ingreso en el territorio de residuos tóxicos o radiactivos; y garantizar el derecho a solicitar y recibir la adecuada información y a participar en la defensa del ambiente, de los recursos naturales y culturales. Asimismo, asegurará políticas de conservación y recuperación de la calidad del agua, aire y suelo compatible con la exigencia de mantener su integridad física y su capacidad productiva, y el resguardo de áreas de importancia ecológica, de la flora y la fauna.

Normativa general ambiental

Ley Provincial N° 11.723 Protección y conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del medio ambiente en general en el ámbito de la provincia de Buenos Aires.

Ley N° 11.723/96. Constituye la Ley Integral de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Esta ley, conforme con el artículo 28° de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, tiene por objeto la protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del ambiente en general en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires. Su propósito es preservar la vida en el sentido más amplio; asegurando a las generaciones presentes y futuras la conservación de la calidad ambiental y la diversidad biológica.

En el artículo 7 se establecen las pautas para la realización de obras públicas en el territorio provincial, mientras que en su artículo 10 se establece la obligatoriedad de realizar una Evaluación de Impacto Ambiental, regulando el procedimiento su contenido y alcances. A estos y otros efectos se refiere la Ley en sus artículos 8, 13, 15, 18, 19, 20, 22.

En el Anexo II, la ley señala a la "construcción de rutas, autopistas, líneas férreas, aeropuertos y puertos" como proyecto de obra o actividad sometidos al proceso de Evaluación de Impacto Ambiental por la autoridad ambiental provincial.

Resolución N° 510/18 del Ministerio de Ambiente.

Resolución N° 492/19

Resolución N° 489/19 del Ministerio de Ambiente.

Resolución N° 492/19 del Ministerio de Ambiente

ARTICULO 1. Establecer el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y los requisitos para la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en el marco de la Ley N° 11.723, conforme el Anexo I

ARTICULO 2°. Establecer el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y los requisitos para la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) respecto de Obras Menores en el marco de la Ley N° 11.723, conforme el Anexo II

ARTICULO 3°. Establecer el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) respecto de Anteproyectos, conforme el Anexo III

ARTICULO 4°. Derogar la Resolución OPDS N° 15/15. ARTICULO 5°. Registrar, notificar al Fiscal de Estado, comunicar, publicar, dar al Boletín Oficial y al SINBA. Cumplido, archivar.

ANEXO I

1. OBJETO Fijar las pautas del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y las condiciones para la emisión de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) por parte de la Autoridad Ambiental Provincial, en el marco de la Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales N° 11.723.

2. ALCANCE El presente reglamento se aplicará a la tramitación digital de los procedimientos de evaluación de los proyectos alcanzados por el Anexo II Numeral I de la Ley N° 11.723, en los cuales la emisión de la DIA corresponde al Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) en su carácter de Autoridad Ambiental de la Provincia (artículos 44 y 45 de la Ley N° 14.989). Por el contrario, no resultará de aplicación para aquellos casos en que la emisión de la DIA fuera competencia de las Municipalidades según la distribución de competencias establecida en el Anexo II de la citada Ley 11.723, y sin perjuicio de la aplicación de las normas complementarias, modificatorias o especiales que resultaran de aplicación en cada caso, teniendo en cuenta la naturaleza del proyecto del cual se tratara.

a) Obras y proyectos expresamente pautados En consecuencia, el tipo de obra o actividad deberá estar encuadrada o expresamente prevista en la enumeración que reproduce el siguiente cuadro, con los tipos y subtipos de DIA, cuya obtención se deberá gestionar a través del portal web:

Infraestructura vial, ferroviaria, aeronáutica y portuaria. Proyectos viales

b) Aplicación analógica a otros supuestos. Los trámites de obtención de una DIA de competencia provincial que sean regidos por normas especiales se iniciarán ante la autoridad de aplicación respectiva (ej. evaluación de emprendimientos mineros y forestales), la cual remitirá el mismo al OPDS, previa intervención de su competencia. Aquellos otros proyectos o actividades de competencia provincial que no estuvieran previstos o expresamente encuadrados para su gestión a través el portal web, ni tuvieran autoridad de aplicación específica como se enuncia en el párrafo que antecede, tramitarán directamente a través de expediente electrónico bajo el Sistema de Gestión Documental Electrónica de la Provincia de Buenos Aires (plataforma GDEBA), para lo cual el interesado deberá presentar por la mesa de entradas del Ministerio de

Ambiente el EsIA y demás instrumentos y constancias necesarias en soporte digital. En todos los supuestos comprendidos en el presente inciso: (i) se aplicarán analógicamente las disposiciones del numeral 6. del presente Anexo. (ii) el interesado deberá acreditar el cumplimiento de lo normado en relación con la intervención de un profesional RUPAYAR (conforme Resolución OPDS N° 489/19). (iii) deberá constituir domicilio en el radio de la ciudad de la Plata (artículo 24 del Decreto Ley N° 7647/70) y proporcionar un correo electrónico de contacto.

3. CONDICIONES DE INICIO DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL A TRAVES DEL PORTAL WEB

4. REGLAS Y CONDICIONES DE OTORGAMIENTO DE LA DIA

- a) Condiciones de baja o rechazo del trámite
- b) Condiciones para el otorgamiento de la DIA aprobatoria
- c) Supuesto de DIA de oposición a la obra o actividad solicitada

5. CONDICIONES BLOQUEANTES QUE PROVOCARÁN LA SUSPENSIÓN DEL TRÁMITE

6. PROCEDIMIENTO

6.1 ACTIVIDAD INICIAL DE IMPULSO A TRAVES DEL PORTAL WEB

6.2. VALIDACIÓN DE CONSISTENCIA DE LA INFORMACIÓN

6.3. ANALISIS DE SITUACIONES AMBIENTALES BLOQUEANTES

6.4FACTURACION Y COBRO

6.5. EVALUACION TECNICA DOCUMENTAL

6.6. SOLICITUD DE NUEVA DOCUMENTACION O INFORMACION ADICIONAL

6.7. INFORME TÉCNICO PRELIMINAR (ITP)

6.8. PARTICIPACION CIUDADANA

El Ministerio de Ambiente considerará la modalidad a elegir para cumplimentar en forma razonable y suficiente la instancia de participación ciudadana en el procedimiento de evaluación del proyecto, teniendo en cuenta la relevancia social o ambiental del caso. La condición de publicidad de la convocatoria revestirá la naturaleza de acto de alcance general no normativo, y podrá hacerse válidamente a través del portal web oficial del Ministerio de Ambiente, sin perjuicio de considerar oportuna la difusión por otros medios según el alcance y las características del proyecto.

6.9. INFORME TECNICO FINAL (ITF)

7. ACTO ADMINISTRATIVO DEFINITIVO

Marco institucional-ambiental

Ley N° 13.757/07. En su artículo 31 refiere a la creación del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, quien ejercerá la autoridad de aplicación en materia ambiental en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires. Entre sus funciones se destacan: 1) planificar, formular, proyectar, fiscalizar, ejecutar la política ambiental, y preservar los recursos naturales; ejerciendo el poder de policía, y, fiscalizando todo tipo de efluentes, sin perjuicio de las competencias asignadas a otros organismos; 2) planificar y coordinar con los organismos competentes, la ejecución de programas de educación y política ambiental destinada a mejorar y preservar la calidad ambiental, participando en la ejecución de la misma a través de la suscripción de convenios con otros organismos públicos y/o privados, municipales, provinciales, nacionales, e internacionales; 3) intervenir en la conservación, protección y recuperación de reservas, áreas protegidas, y bosques, de los recursos naturales y de la fauna silvestre, del uso racional y recuperación de suelos, de protección y preservación de la biodiversidad, diseñando e implementando políticas a esos fines; 4) desarrollar acciones tendientes a diversificar la matriz energética provincial a través de las energías generadas por medio de fuentes renovables, alternativas o no fósiles; 5) promover la investigación y el uso de fuentes alternativas de energía, y desarrollar políticas orientadas a la sustentabilidad y eficiencia energética en el sector público y privado como prevención del cambio climático; y acciones tendientes a la promoción y la instalación de unidades de generación energética a partir de fuentes renovables o no fósiles tendientes a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero; 6) ejecutar las acciones conducentes a la fiscalización de todos los elementos que puedan ser causa de contaminación del aire, agua, suelo y, en general, todo lo que pudiere afectar el ambiente e intervenir en los procedimientos para la determinación del impacto ambiental; 7) fiscalizar, en el ámbito de su competencia, a los organismos que tengan a su cargo aspectos de la ejecución de la política ambiental que fije el Poder Ejecutivo; 8) intervenir en los procedimientos de prevención, determinación, evaluación y fiscalización en materia de residuos, sin perjuicio de los lineamientos que establecen las Leyes 11.347, 11.720, 13.592, de las obligaciones que en ellas se establecen para los Municipios y del Decreto-Ley 9.111/78; 9) elaborar y ejecutar programas sobre el ecosistema del Delta Bonaerense y de las demás cuencas del territorio de la provincia de Buenos Aires, en coordinación con otros organismos competentes en la materia.

Decreto N° 23/07. Aprueba la estructura orgánico-funcional del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) el que funcionará bajo la órbita del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno.

Normativa referida al ordenamiento territorial

Ley N° 8912/77. Refiere al Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo en la Provincia de Buenos Aires. Rige el Ordenamiento del Territorio y regula el uso, ocupación e infraestructura y equipamiento necesarios, subdividiendo el territorio en áreas (urbana, complementaria y rural), subáreas (urbanizada, semi urbanizada) y zonas (residencial, comercial y administrativa, de esparcimiento, industrial, de reserva, de usos específicos).

Decreto Reglamentario N° 1549/83. Reglamenta artículos de la Ley N° 8912 y deroga los decretos 4006/57, 1359/78 y 2018/81.

Normativas específicas referentes al ambiente, recursos naturales

Residuos

Ley N° 13.592/06. Refiere a la gestión integral de Residuos Sólidos Urbanos. Esta ley tiene como objeto fijar los procedimientos de gestión de los residuos sólidos urbanos, de acuerdo con las normas establecidas en la Ley Nacional N° 25.916 de "presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios".

Ley N° 11.720/96. Refiere a los Residuos Especiales. Regula la generación, manipulación, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de residuos especiales en el territorio de la Provincia de Buenos Aires. Los fines de esta ley son: reducir la cantidad de residuos especiales generados, minimizar los potenciales riesgos del tratamiento, transporte y disposición de los mismos y promover la utilización de las tecnologías más adecuadas, desde el punto de vista ambiental.

Decreto Reglamentario N° 830/97. Reglamenta artículos de la ley N° 11.720.

Efluentes y emisiones gaseosas (protección de agua y atmósfera)

Ley N° 5.965/58. Establece la protección a las fuentes de provisión y a los cursos y cuerpos receptores de agua y a la atmósfera. Prohíbe a las reparticiones del Estado, entidades públicas y privadas y a los particulares; el envío de efluentes residuales sólidos, líquidos o gaseosos, de cualquier origen, a la atmósfera, a canalizaciones, acequias, arroyos, riachos, ríos y a toda otra fuente, curso o cuerpo receptor de agua, superficial o subterráneo, que signifique una degradación o desmedro del aire o de las aguas, sin previo tratamiento de depuración o neutralización que los convierta en inocuos e inofensivos para la salud de la población o que impida su efecto pernicioso en la atmósfera y la contaminación, perjuicios y obstrucciones en las fuentes, cursos o cuerpos de agua.

Decreto 1074/2018 que reglamente la **Ley N° 5.965/58** y que obliga a la obtención de la Licencia de Emisiones Gaseosas a la Atmósfera.

ARTÍCULO 1º. Aprobar la reglamentación de la Ley N° 5.965 de protección a las fuentes de provisión y a los cursos y cuerpos receptores de agua y a la atmósfera, y sus disposiciones complementarias, que como Anexo I (IF-2018-19824013-GDEBA-OPDS), Anexo II (IF-2018-19824354-GDEBA-OPDS), Anexo III (IF-2018-19824908-GDEBA-OPDS) y Anexo IV (IF-2018-19825231-GDEBA-OPDS) forman parte integrante del presente Decreto.

ARTÍCULO 2º. Designar Autoridad de Aplicación de la Ley N° 5.965 al Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, o aquél que en el futuro lo reemplace, en lo que hace a efluentes

gaseosos, quien dictará las normas complementarias interpretativas y aclaratorias que resulten necesarias.

ARTÍCULO 3°. Crear la Comisión Revisora Permanente que tendrá por finalidad asesorar a la Autoridad de Aplicación en la actualización de la normativa ambiental en materia de contaminación atmosférica. La Comisión deberá reunirse anualmente y será conformada por personas humanas personas jurídicas privadas y personas jurídicas públicas y/o sus organismos centralizados y/o descentralizados, que sean especialistas en la temática y/o representantes de los alcanzados por el presente Decreto. Las designaciones para integrar dicha comisión serán ad honorem y efectuadas por la Autoridad de Aplicación, quien tendrá a su cargo la Secretaría Coordinadora.

ARTÍCULO 4°. Derogar el Decreto N° 3.395/96.

ARTÍCULO 5°. El presente Decreto será refrendado por el Ministro Secretario en el Departamento de Jefatura de Gabinete de Ministros.

ARTÍCULO 6°. Registrar, comunicar, notificar al Fiscal de Estado, publicar, dar al Boletín Oficial y al SINBA. Cumplido archivar.

ANEXO I (Se mencionan solo el primer artículo del presente)

ARTICULO 1°. Todo generador de emisiones gaseosas, existente o a instalarse, que vierta las mismas a la atmósfera y se encuentre ubicado en el territorio de la provincia de Buenos Aires, queda comprendido dentro del presente.

ANEXO II GLOSARIO DE DEFINICIONES

ANEXO III ARTÍCULO 1°. Aprobar los "ESTANDARES EN CALIDAD DE AIRE Y DISPOSICIONES GENERALES", Tabla "A": Valores Norma para los Estándares en Calidad de Aire; Tabla "B": Niveles Guía en Calidad de Aire; TABLA "C" NORMA FLUJO MÁXICO VERTICAL DE PARTÍCULAS SEDIMENTABLES;

EVALUACIÓN DE HUMOS NEGROS, QUÍMICOS Y NIEBLAS

Decreto N° 3395/96. Refiere a emisiones gaseosas. En su artículo 4 señala que todos los generadores de emisiones gaseosas (no móviles) ubicados en el territorio de la Provincia que viertan a la atmósfera efluentes gaseosos, deberán solicitar ante la Autoridad de Aplicación un Permiso de Descarga de efluentes gaseosos a la atmósfera.

Resolución N° 279/96. Aprueba el instructivo para la confección de la Declaración Jurada de Efluentes Gaseosos Industriales contenida en el Anexo II del Decreto N°3.395/96, exigido por los artículos 4° y 7° del mismo decreto.

Resolución N° 242/97. Establece especificaciones técnicas para la solicitud de permisos de descarga y define parámetros para los contaminantes básicos.

Recurso Agua

Ley N° 12.257/01. Corresponde al Código de Aguas. Crea la Autoridad del Agua (ADA) y, en el artículo 104, establece que las sustancias, los materiales y la energía susceptibles de poner en peligro la salud humana o de disminuir la aptitud del agua para satisfacer los usos, no podrán introducirse en el agua ni colocarse en lugares de los que puedan derivar hacia ella, sin permiso de la Autoridad del Agua, que lo someterá a las siguientes condiciones: a) que el cuerpo receptor permita los procesos naturales de autodepuración y capacidad de asimilación; b) que el interés público en hacerlo sea superior al de la preservación del agua en su estado anterior y siempre que no se ponga en peligro la salud humana; c) que se cumplan las normas de policía sanitaria humana, animal y vegetal; d) que se dé a los efluentes el tratamiento previo; e) que se realice a cargo del solicitante estudio previo del impacto ambiental; y f) que se realice a cargo del solicitante un estudio hidrogeológico de convalidación técnica.

Regulación del Uso

La Ley N° 12.257 aprobó el Código de Aguas que establece el régimen de protección, conservación y manejo del recurso hídrico de la Provincia de Buenos Aires como ya se mencionó. A tales efectos, el Código regula, entre otras cosas, el uso y aprovechamiento de las aguas superficiales y subterráneas (permiso o concesión), su preservación y el mejoramiento y la protección contra sus efectos perjudiciales.

En cuanto a los permisos que se emiten para uso y/o aprovechamiento del recurso hídrico, la Resolución ADA N° 241/07 fijó los plazos de vigencia para cada una de las categorías definidas en el Código de Agua (Uso Energético, Uso Agropecuario, Uso Industrial, etc.)

Asimismo, por la Resolución ADA 8/04 se aprobaron los requisitos necesarios para la presentación de solicitudes de permiso previo de instalación y/o asentamiento de actividad para uso y protección del recurso hídrico y para la presentación de solicitudes de certificado de explotación, instalación y/o asentamiento de actividades para uso, protección y preservación del recurso hídrico independientemente de su origen.

En otro orden, el Código de Aguas creó la Autoridad del Agua (ADA) como ente autárquico de derecho público, que tiene a su cargo las competencias en materia hídrica de la Provincia de Buenos Aires. Entre las funciones asignadas por la norma, se destaca la de reglamentar, supervisar y vigilar todas las actividades y obras relativas al estudio, captación, uso, conservación y evacuación del agua.

Decreto-Ley N° 10.106/83. Corresponde al Régimen general en materia de hidráulica. Regula los estudios, proyectos, ejecución y financiación de obras de drenaje rurales; desagües pluviales urbanos; dragado y mantenimiento de cauces en vías navegables; dragado de lagunas u otros espejos de agua y su sistematización, así como cualesquiera otros trabajos relacionados con el sistema hidráulico provincial. Esta norma fue modificada por la **Ley N° 10.385, 10.988** y el **Decreto 2.307/99.**

Ley N° 6.253/60. Refiere a la Conservación de Desagües Naturales. Dicha ley se encuentra reglamentada por el **Decreto N° 11.368/61.**

Decreto N° 2009/60. Protección del recurso

Este plexo normativo, entre otras cosas, prohíbe a las entidades públicas y privadas y a los particulares, la descarga de efluentes líquidos a todo curso o cuerpo receptor de agua, superficial o subterráneo, sin un tratamiento previo, debiéndose cumplir con las condiciones de vuelco fijadas en el Decreto N° 2.009/60. Asimismo, se establece la obligación de obtener un permiso de descarga de efluentes líquidos, con carácter precario, sujeto al cumplimiento de los parámetros de calidad de las descargas límites admisibles aprobados en la Resolución AGOSBA 389/98 con las modificaciones introducidas por la Resolución ADA 336/03.

Decreto N° 3970/90. Reglamenta la Ley N° 5.965 e introduce modificaciones al Decreto N° 3.970.

Resolución N° 336/03. Modifica la **Resolución N° 398/98** y establece los parámetros de calidad de vuelco a los cuerpos receptores para la práctica de distintas actividades.

Resolución N° 162/07. Establece la metodología para la determinación de multas a infracciones a la Ley N° 5.965.

Recursos Naturales (normativa no especificada en los ítems anteriores)

Ley N° 10.907/90. Referida a reservas naturales. Establece que serán declaradas reservas naturales aquellas áreas de la superficie y/o del subsuelo terrestre y/o cuerpos de agua existentes en la Provincia que, por razones de interés general, especialmente de orden científico, económico, estético o educativo deban sustraerse de la libre intervención humana a fin de asegurar la existencia a perpetuidad de uno o más elementos naturales o la naturaleza en su conjunto, por lo cual se declara de interés público su protección y conservación. Esta ley fue modificada por la **Ley N° 12.459** y **N° 12.905.**

Decreto Reglamentario 218/94. Regula la Ley N° 10.907 de reservas naturales.

Ley N° 12.400. Refiere a los Carteles Publicitarios en Vías de Circulación en Áreas de Reserva. Prohíbe la instalación de carteles publicitarios en la modalidad que fuere y cualquiera sea su finalidad, a la vera de las rutas, calles, autopistas y ramales ferroviarios, que linden o crucen zonas declaradas Reservas Naturales por normas especiales dictadas en el marco de la Ley 10.907 y sus modificatorias.

Ley N° 12.276/99. Refiere al arbolado público. Establece un régimen legal para el arbolado público. Define a este último como las especies arbóreas y arbustivas instaladas en lugares del área urbana o rural, municipales y provinciales, sitas en el ejido del Municipio y que están destinadas al uso público, sin tener en cuenta quién y cuándo las hubieren implantado.

Resolución N° 267/96. Promueve la realización de un Inventario de la Biodiversidad Específica Bonaerense, que contribuya a proveer información crítica para la resolución de estrategias socioeconómicas y político-ambientales de la Provincia.

Minería

Decreto N° 968/97. Complementa la Ley Nacional N° 24.585. Define a la autoridad de aplicación, los instrumentos de gestión ambiental, la metodología, actualización del informe de impacto ambiental, certificado de calidad ambiental, normas de protección y conservación ambientales, registro de infractores, responsabilidad ante el daño ambiental y el procedimiento para la aplicación de sanciones.

Normativa referida al tránsito y seguridad vial

Decreto N° 40/07. Deroga la **Ley N° 11.430** e introduce reformas y modificaciones a la **Ley 11340, Ley 8751/77 y Decreto N° 8526/86**. En el artículo 36, establece que, la autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo: a) vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga; b) sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes; c) estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización. Asimismo, señala que debe propenderse a la creación de entes multi jurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

Ley N° 13.927/08. Conformar el Código de tránsito de la Provincia de Buenos Aires.

Decreto N° 8526/86. Refiere al juzgamiento de las faltas a las normas municipales dictadas en el ejercicio del poder de policía y a las normas nacionales y provinciales cuya aplicación corresponda a las Municipalidades, salvo para las dos últimas cuando para ello se hubiera previsto un procedimiento propio. Fue modificado por las **leyes 10.269 y 11.723**.

Nivel Municipal

MERLO

Régimen Urbanístico Merlo: La Ordenanza de alcance general es la N° 2222/82. Art 75 Inc. 1 de Delimitación General de Áreas, creando las áreas urbana, complementaria y rural, definiendo indicadores básicos por zonas y estableciendo indicadores urbanísticos –FOS, FOT y Densidad-.

Otra normativa de alcance general es la N° 2249/82 que reglamenta lo concerniente a la radicación industrial.



En el año 1988 se sanciona la ordenanza general N° 3261 que define las características del espacio libre urbano en cuanto a sus medidas y su morfología.

La regulación del uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo en el partido de Merlo, se rige por la ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo Decreto Ley 8912/77.

- Ordenanza N° 902 - Interés Municipal.

Declárese de Interés Municipal la recuperación y defensa de espacios verdes públicos, la forestación y arbolado de las calles, paseos y el medio ambiente en general.

- Ordenanza N° 912 - Cercos y aceras.

Será obligatorio para todos los frentistas de inmuebles ubicados en zonas urbanas, la construcción de cercos y aceras, y la reconstrucción de cercos y aceras deterioradas.

- Ordenanza de alcance general es la N° 2222/82

Régimen Urbanístico Merlo: La Ordenanza de alcance general es la N° 2222/82. Art 75 Inc. 1 de Delimitación General de Áreas, creando las áreas urbana, complementaria y rural, definiendo indicadores básicos por zonas y estableciendo indicadores urbanísticos –FOS, FOT y Densidad-.

Otra normativa de alcance general es la N° 2249/82 que reglamenta lo concerniente a la radicación industrial.

En el año 1988 se sanciona la ordenanza general N° 3261 que define las características del espacio libre urbano en cuanto a sus medidas y su morfología.

La regulación del uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo en el partido de Merlo, se rige por la ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo Decreto Ley 8912/77.

- Ordenanza General 165

Ordenanza General de "Obras Públicas municipales". Las obras públicas municipales de infraestructura urbana deben ejecutarse de conformidad con las disposiciones de la ordenanza mencionada, sin perjuicio de la aplicación de las normas legales vigentes en cada materia. Se incluyen en el régimen de la presente Ordenanza las obras públicas municipales de infraestructura urbana, como ser pavimentación, repavimentación, cercos, veredas, urbanización, desagües pluviales y cloacales, redes de aguas corrientes, electricidad, de iluminación y redes y ramales de gas natural (servicios públicos en general). Dichas obras se ejecutarán de conformidad con las disposiciones de la presente ordenanza, sin perjuicio de la aplicación de las normas legales vigentes en cada materia.

Morón

- Ordenanza N° 6426/1975 - Líquidos Residuales, creación de reglamentación.
- Ordenanza N° 8630/1986 - Reglamentación de residuos - Prohibición de arrojar residuos a la calzada.
- Ordenanza N° 13768/1994 - Reglamentación - Falta de la Ecología y el Medio Ambiente.
- Ordenanza N° 12972/1993 - Policía Ecológica Municipal.
- Ordenanza N° 13298/1993 - Prohibición de la utilización de bolsas de polietileno recicladas.
- Ordenanza N° 4429/2002 - Creación de Comisión de control ambientalista.
- Ordenanza N° 11990/2009 - Política Ambiental Municipal, objetivo: incorporación de la perspectiva de la sustentabilidad en las políticas públicas y en las prácticas cotidianas.
- Ordenanza N° 18130/2007 - Se prohíbe la quema de residuos sólidos urbanos, como así también la de animales muertos.

POLÍTICAS OPERATIVAS Y CUMPLIMIENTO DE SALVAGUARDAS MEDIOAMBIENTALES Y SOCIALES DEL BID

Se han identificado cinco Políticas Operativas que se aplican al presente Proyecto y cuyas salvaguardas han sido consideradas en el desarrollo de este EsIAS:

- l O P-703 Política Operativa de Medio Ambiente y cumplimiento de Salvaguardias.
- l O P-704 Política Operativa de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales
- l O P-710 Política Operativa de Reasentamiento Involuntario
- l O P-102 Política de acceso a la información
- l O P-761 Política Operativa de Igualdad de Género en el Desarrollo

A continuación, se desarrollan cada una de estas Políticas Operativas vigentes y publicadas por el BID

1.3.1 OP-703 Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas.

El objetivo de esta Política es impulsar la misión del Banco en América Latina y el

Caribe para lograr un crecimiento económico sostenible y para cumplir objetivos de reducción de pobreza consistentes con la sostenibilidad ambiental de largo plazo.

Los objetivos específicos son:

- i) potenciar la generación de beneficios de desarrollo de largo plazo para los países miembros, a través de resultados y metas de sostenibilidad ambiental en todas las operaciones y actividades

del Banco y a través del fortalecimiento de las capacidades de gestión ambiental de los países miembros prestatarios;

ii) asegurar que todas las operaciones y actividades del Banco sean ambientalmente sostenibles, conforme lo establecen las directrices establecidas en la presente Política;

iii) incentivar la responsabilidad ambiental corporativa dentro del Banco mismo.

En cuanto al alcance, el documento señala: "la Política rige para el Banco

Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), abarcando productos financieros y no financieros, operaciones de los sectores público y privado, así como los aspectos ambientales asociados a los procesos de adquisiciones y al manejo de instalaciones del Banco" (BID 2006 p 1).

El BID señala "Las salvaguardas rigen para todo el ciclo de proyecto, con el propósito de asegurar la viabilidad ambiental de las operaciones financiadas por el

Banco. De acuerdo a las prácticas de desarrollo sostenible, el Banco adopta de manera general un enfoque precautelar frente a los impactos ambientales. El Banco busca evitar impactos ambientales negativos. Cuando éstos sean inevitables, las operaciones financiadas por el Banco requerirán medidas de mitigación. Para aquellos impactos que no puedan mitigarse completamente, será necesario implementar mecanismos de compensación o reposición. (BID, 2006)

La aplicación de esta política, implica la categorización de este proyecto como Tipo "B", ya que se estima que la operación puede causar principalmente impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo, para los cuales se propone como parte del PGAS y del PRI, medidas de mitigación efectivas para atenuarlos.

1.3.2 OP-704) Política Operativa de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales

El objetivo de esta Política es orientar la acción de la institución para asistir a sus prestatarios en la reducción de riesgos derivados de amenazas naturales y en la gestión de desastres, a fin de favorecer el logro de sus objetivos de desarrollo económico y social.

Esta política consta de dos objetivos específicos, relacionados entre sí:

i) Dar mayor eficacia al BID en la tarea de ayudar a sus prestatarios a realizar una gestión sistemática de los riesgos relacionados con amenazas naturales mediante la determinación de esos riesgos, la reducción de la vulnerabilidad y la prevención y mitigación de los consiguientes desastres antes de que ocurran.

ii) Facilitar la prestación de asistencia rápida y adecuada del BID a sus países miembros prestatarios en casos de desastre, en un esfuerzo por revitalizar eficientemente sus iniciativas de desarrollo y evitar que se vuelva a crear una situación de vulnerabilidad.

1.3.3 OP-710 Política Operativa de Reasentamiento Involuntario

El objetivo de esta política es minimizar los perjuicios que pudieran ocurrir en el modo de vida de las personas que habitan en la zona de influencia del proyecto, evitando y disminuyendo la

necesidad de desplazamiento físico, y asegurando que si tal situación existiere, las personas sean tratadas de manera equitativa y, cuando sea factible, participen de los beneficios que ofrece el proyecto que requiere su reasentamiento (BID, 1999. p. 6).

En cuanto a su alcance, contiene a todo desplazamiento físico involuntario de personas causado por el proyecto del Banco, tanto público como privado.

Considera evitar o minimizar los desplazamientos

Además enfatiza que en el caso que en que las personas sean desplazadas, reciban una rehabilitación justa y adecuada (BID 1999)

Esta política operativa está dirigida a mejorar la calidad de vida a través de:

- i) asegurar la seguridad física
- ii) no erosionar las capacidades productivas y de ingresos de la población afectada.
- iii) asegurar la participación de la comunidad.
- iv) compensar según costo de reposiciones
- v) crear oportunidades económicas para la población desplazada.
- vi) proporcionar condiciones adecuadas de vivienda y servicios.

Estos derechos deben estar contenidos en un marco institucional apropiado.

1.3.4 OP – 102 Política de acceso a la información

“El Banco reafirma su compromiso con la transparencia en todos los aspectos de sus operaciones como forma de ajustarse a las prácticas óptimas existentes a nivel internacional, especialmente en los países de América Latina y el Caribe, y con objeto de mejorar su rendición de cuentas y efectividad en el desarrollo. Mediante la aplicación de esta política el Banco quiere demostrar el uso transparente que hace de los fondos públicos y, al estrechar sus relaciones con los interesados, mejorar la calidad de sus operaciones y actividades de conocimiento y fortalecimiento de capacidad”. BID 2010^a)

La política se basa en los siguientes principios:

Principio 1: Máximo acceso a la información.

Principio 2: Excepciones claras y delimitadas

Principio 3: Acceso sencillo y amplio a la información

Principio 4: Explicaciones de las decisiones y derecho a revisión

1.3.5 OP-761 Política Operativa de Igualdad de Género en el Desarrollo

El objetivo de la Política es fortalecer la respuesta del Banco a los objetivos y compromisos de sus países miembros en América Latina y el Caribe de promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer. (BID 2010, p.2)

La Política identifica dos líneas de acción:

- i) la acción proactiva, que promueve activamente la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de desarrollo del Banco;
- ii) la acción preventiva, que integra salvaguardas a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras.

Esta Política reconoce que la búsqueda de la igualdad requiere de acciones dirigidas a la equidad, lo cual implica la provisión y distribución de beneficios o recursos de manera que se reduzcan las brechas existentes (BID, 2010)

1.4 PROFESIONAL RESPONSABLE DEL EIA

El presente EsIAS ha sido desarrollado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), con la asistencia profesional y técnica del Lic. Rafael E. Silva.

Profesional	Título habilitante y Especialidad	RUPAYAR	DNI y	Firma
Rafael Emilio Silva	Licenciado en Biología Especialista en Ingeniería Ambiental	RUP - 000290	26.106.807	

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

CAPÍTULO 2 – DESCRIPCIÓN DE PROYECTO

Índice

CAPÍTULO 2 – DESCRIPCIÓN DE PROYECTO	3
2.1 DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL	3
2.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS.....	7

CAPÍTULO 2 – DESCRIPCIÓN DE PROYECTO

2.1 DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

El proyecto de la RP1003 consiste en "AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL Nº 1003 TRAMO: RP Nº 21 - RP Nº 17." LONGITUD: 7,0 km., transcurre en los partidos de Morón y Merlo, en la zona oeste del Gran Buenos Aires, en la provincia de Buenos Aires aunque la mayor parte transcurre en Merlo. La obra abarca la totalidad del espacio comprendido entre líneas municipales, con un ancho aproximado de 50 metros. La actual cinta asfáltica de un carril por mano será demolida y en su lugar se construirá una vía de dos carriles por mano, con colectoras.

La RP 1003 transcurre en un contexto altamente antropizado, con algunas zonas, en su tramo final llegando a la intersección con la RP21, con grandes macizos sin urbanizar o con actividades que necesitan grandes superficies. En algunos de estos predios se prevén futuras urbanizaciones y un parque industrial. Son áreas urbanas de densidad media a baja. El entorno circundante a la traza se compone de una configuración semiurbana-rural desde el inicio de tramo hasta la calle Honduras, adoptando una configuración urbana a partir de esta última hacia el fin del tramo.

La R.P.Nº1003 (Av. Bella Vista) es una ruta pavimentada interurbana de 8,00 km de extensión. Comienza en la R.P.17 (calle Baradero), localidad de Morón, para luego cruzar la plazoleta Héroes del Crucero General Belgrano (conocida localmente como rotonda de Texalar), ubicada en la intersección con la R.P.Nº1001 (Av. Eva Perón). En su desarrollo atraviesa las vías del Ferrocarril Belgrano Sur en cercanías de la estación Merlo Gómez.

A partir de la calle Coronel Rafael Hortiguera ingresa en el partido de Merlo, donde finaliza a un lado del cementerio Santa Mónica, en el empalme con la R.P.Nº21.

El proyecto de intervención sobre traza de la RP 1003 consiste en dar una continuidad al ensanche de calzada ejecutado hacia comienzos del año 2019, donde se incorporó un carril más por sentido de circulación entre la avenida R.P.Nº1001 (Av. Eva Perón) y la estación Merlo Gómez (aproximadamente 1,00 km).

Dado que la R.P. Nº 1003 forma parte de la red de conexión con la futura Autopista Presidente Perón, situada al sud oeste del trazado, y a la que se vincula mediante la R.P. Nº 21, las mejoras sobre la infraestructura atienden también al fortalecimiento de dicha red.

Por ello se prevé la duplicación de calzada en un tramo de 7 m comprendido entre la R.P.Nº21 hasta la estación Merlo Gómez en donde intercepta a la calzada existente ensanchada (calle Stevenson). Esto significa que la intervención no alcanza a la totalidad de la RP1003. Se destaca que el proyecto prevé la demolición de la calzada actual.

A continuación se presenta el tramo de la intervención prevista



Tramo de la intervención prevista. Fuente: DVBA

Situación existente.

El tramo a intervenir presenta una calzada pavimentada en asfalto de 7,00m de ancho, con estado superficial en condición regular a mala por sectores. Se advierten banquetas de suelo a ambos lados, de ancho y conformación variable.

En ciertos sectores el perfil transversal presenta signos de desgaste y deformaciones, con presencia de baches, fisuraciones y leves ahuellamientos.

Dentro de la zona de camino se observan zanjas de desagüe a cielo abierto que se manifiestan de forma interrumpida a un lado y otro del camino, como así también la presencia de tendidos eléctricos a ambos lados a lo largo de todo su desarrollo.

El entorno circundante a la traza desde el inicio de tramo hasta la calle Honduras posee características semiurbanas y rurales, para transformarse en urbanas a partir de esta última hasta el final del tramo.

El ancho de zona de camino ronda los 50,00 m, por lo que se considera suficiente para la implantación de una obra básica que contemple: duplicación de calzada con separador central, calles colectoras y diseños ordenadores del tránsito en intersecciones, incorporando obras de demarcación, iluminación e infraestructura para el transporte público, acompañado con obras de saneamiento hidráulico y puesta en valor del entorno urbano, sin resultar necesario recurrir así a nuevas superficies mediante expropiación.

En lo que siniestralidad vial se refiere, del análisis de causas realizado surge que los accidentes se relacionan principalmente en colisiones por alcance debido a vehículos detenidos sobre la calzada, y frontales en maniobras de sobrepaso. Ambas causas encontrarán solución en la nueva obra planteada.

A fin de completar la descripción actual, a continuación se recorre en imágenes el tramo a intervenir y su entorno.



Frentistas zona próxima a RP 21 (Inicio de tramo), Merlo



Espacio zona de camino + zanja de desagüe lado cementerio en inicio de tramo, Merlo



Curva pronunciada (Inicio de tramo), Merlo



Ejemplo zanjas de desagüe existentes, Merlo



Predio Empresa Línea 216 SAT transporte público de pasajeros, Merlo



Predio desarrollo plan de viviendas, Merlo



Alcantarilla transversal existente, Arroyo Las Víboras, Merlo



Alcantarilla transversal existente, Arroyo Las Víboras, Merlo



Vista alcantarilla transversal existente, Arroyo Las Víboras (Aguas abajo), Merlo



Espacio disponible y tendidos en zona de camino, Merlo



Proximidad a vías del FF.CC. Belgrano Sur, Merlo



Tramo final de traza, Merlo



Fin de traza, Morón



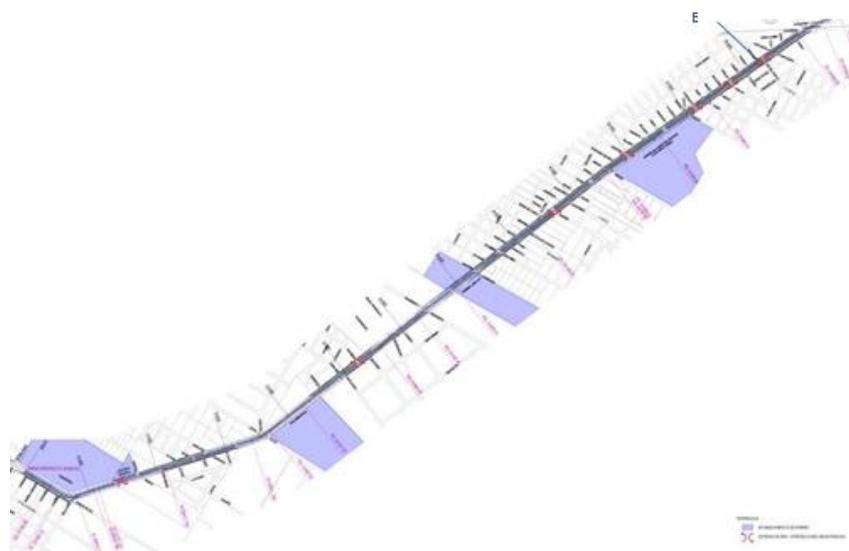
Fin de traza, Morón

2.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS

La intervención integral de la Ruta Provincial Nº 1003 prevé las siguientes obras:

- Demolición de calzada actual.
- Excavación para apertura de caja.
- Construcción de doble calzada en hormigón simple.
- Construcción de colectoras en hormigón simple.
- Construcción de banquetas pavimentadas en concreto asfáltico.
- Implementación de sistemas ordenadores de tránsito en intersecciones.
- Adecuación del Paso a Nivel sobre vías del FF.CC. Belgrano Sur (Estación Merlo Gómez).
- Construcción de dársenas para transporte público y colocación de refugios para pasajeros.
- Señalización vertical y demarcación horizontal.
- Nuevo sistema de desagüe hidráulico.
- Nuevo sistemas de iluminación.
- Nuevos cruces semaforizados vehiculares y peatonales.

Puede observarse a continuación una imagen de la planimetría general de proyecto, para el tramo contemplado (RP 21 - Estación Merlo Gómez).



Planimetría general de proyecto

DISEÑO GEOMETRICO Y OBRA BASICA

Parámetros de diseño geométrico

a) Planimetría

Fundamentalmente serán descriptas características correspondientes al eje de proyecto.

Radios mínimos de curvas horizontales (de acuerdo a Tabla N°3 del "Manual de normas de diseño geométrico de carreteras" – Año 1980):

Radios mínimos con transiciones				
Velocidad [km/h]	R [m]	Le [m]	S [m]	P [%]
60	140	50	1,00	6,00
40	60	40	1,60	6,00

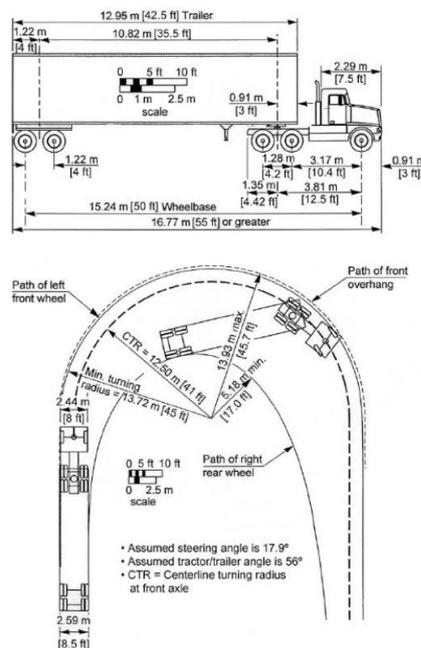
b) Radios de giro en esquinas

Se adopta como radio mínimo absoluto de giro en el cruce de vías locales: 6,00 m. Deseable: 9,00m.

c) Vehículo tipo

Generalmente se adopta como vehículo de diseño aquel que posea mayores limitaciones. Dentro de la composición del tránsito suelen seleccionarse vehículos de mayor porte que sean representativos y permitan un diseño eficiente.

En este caso el vehículo de diseño contemplado es el WB-15, de la normativa AASHTO. A continuación se exponen sus principales características:



Vehículo de diseño: WB-15. Fuente: A Policy on Geometric Design of Highways and Streets 2001

d) Altimetría

A continuación se exponen las principales del perfil altimétrico de proyecto.

Parámetros mínimos deseables de curvas verticales: ($K=P/100$) (de acuerdo a Tablas N° 9 y N° 11 del "Manual de normas de diseño geométrico de carreteras" – Año 1980):

Tipo de curva	Velocidad (Km/h)	
	60	40
Cóncava, K [m]	12,50	6,25
Convexa, K [m]	14,28	6,25

Longitud mínima (m) (criterio de apariencia estética) = V (Km/h).

2. Obra básica proyectada

a) Pendiente transversal de calzada

A efectos de evacuar el agua de lluvia sobre calzada y facilitar la conservación y limpieza de la misma, es necesario adoptar perfiles con pendiente. La calzada se proyectará con una pendiente transversal del 2% hacia cada lado a partir del eje, tanto para calzada principal como para colectoras.

b) Pendiente longitudinal de calzada

En el caso de pavimentos con cordones, donde el drenaje es adyacente a los carriles básicos, las pendientes longitudinales deben proyectarse con el objetivo de evitar la acumulación de agua sobre calzada. La pendiente mínima absoluta prevista en este caso se fija en 0,15%.

c) Anchos de carril

Se contemplan carriles de 3,50m de ancho en el caso de la calzada principal, mientras que para colectoras los anchos alcanzan 3,00m.

Luego, se incluyen dársenas exclusivas para transporte público de pasajeros, que prevén un ancho de carril neto mínimo de 2,50m (según plano tipo).

d) Veredas

Se prevén veredas de pendiente y anchos variables de acuerdo a proyecto.

Además, se tiene en cuenta el desplazamiento de personas con movilidad reducida. Por ello, se advierte la ejecución de rampas de acceso en coincidencia con las sendas de cruce peatonal.

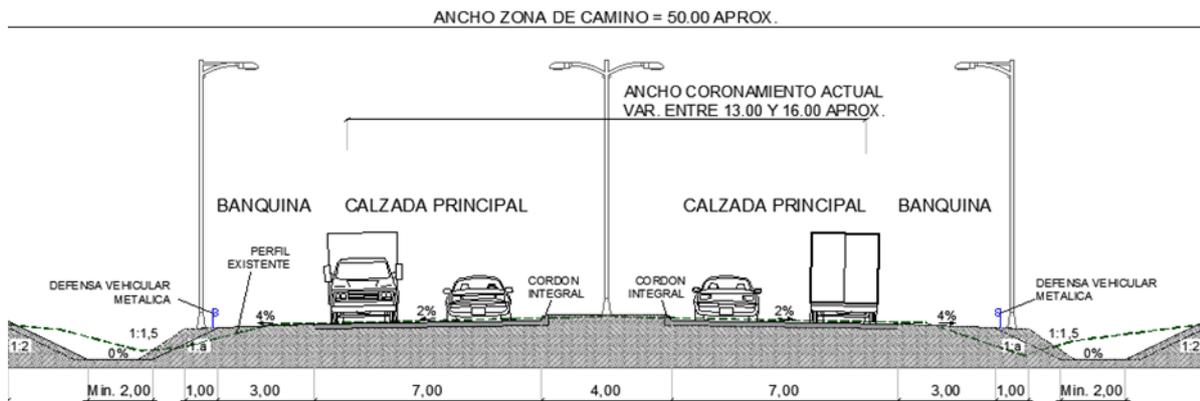
e) Cordones

Se aplican en el proyecto cordones integrales de 0,20m de ancho en su base y 0,15m de altura, adosados a las losas de hormigón que conforman la superficie de rodamiento.

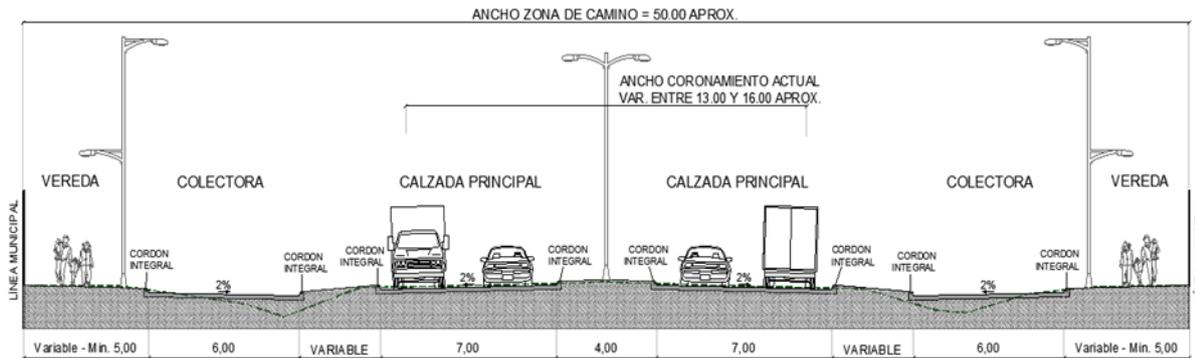
Inclusive se aplican cordones emergentes y premoldeados, de acuerdo dimensiones indicadas en planos.

f) Perfil tipo

A continuación se adjunta un perfil tipo de obra básico que ilustra la configuración general de la obra básica de proyecto.



Perfil tipo de obra básica de proyecto



Perfil tipo de obra básica de proyecto (con colectoras)

ESTRUCTURA DE PAVIMENTO

1. Estructura de pavimento

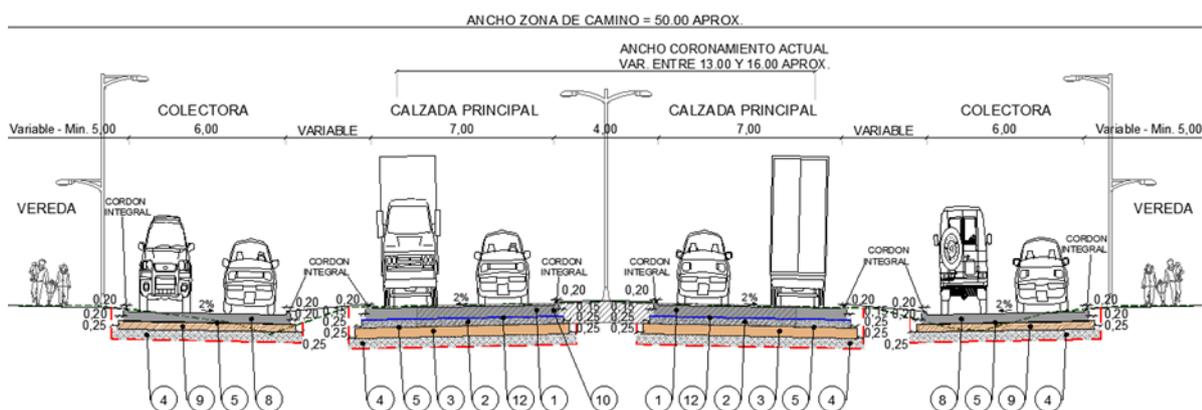
Se establecen para el proyecto en cuestión, las siguientes estructuras de pavimento:

Calzada Principal R.P.N°1003:

- Doble Calzada de Pavimento de Hormigón Simple H-30 (e=0,22m)
- Base de Hormigón Pobre H-8 (e=0,15m)
- Sub Base de Suelo Seleccionado (e=0,20m)
- Sub Rasante Perfilada y Compactada para un VS>7% (e=0,20m)
- Banquina pavimentada con mezcla asfáltica tipo CAC D19 CA30 (e=0,05m)
- Base de estabilizado granular con RAP (e=0,17m)

- Colectoras:
- Pavimento de Hormigón Simple H-30 (e=0,18m)
- Base de estabilizado granular con RAP, agregado pétreo corrector y adición de cemento portland (e=0,15m)
- Sub Rasante Perfilada y Compactada para un VS>7% (e=0,20m)

A continuación se expone el perfil tipo de estructura de pavimento.



Perfil tipo de estructura de pavimento

REFERENCIAS:

- 1 - Pavimento de hormigón simple H-30 en 0,22 m de espesor y ancho según proyecto.
 - 2 - Base de hormigón pobre H-8 en 0,15 m de espesor y ancho según proyecto.
 - 3 - Subbase de suelo seleccionado en 0,20 m de espesor y ancho según proyecto.
 - 4 - Subrasante perfilada y compactada para un VS>7% en 0,20m de espesor y ancho según proyecto.
 - 5 - Riego de imprimación.
 - 6 - Banquina pavimentada con mezcla asfáltica tipo CAC D19 CA30 en 0,05m de espesor y ancho según proyecto.
 - 7 - Base de estabilizado granular con RAP, agregado pétreo corrector y adición de cemento portland, en 0,17 m de espesor y ancho según proyecto.
 - 8 - Pavimento de hormigón simple H-30 en 0,18 m de espesor y ancho según proyecto.
 - 9 - Base de estabilizado granular con RAP, agregado pétreo corrector y adición de cemento portland, en 0,15 m de espesor y ancho según proyecto.
 - 10 - Calzada existente a demoler.
 - 11 - Riego de Liga.
 - 12 - Nylon polietileno negro (espesor 200 micrones).
- — Apertura de caja.

Aplicación calzadas colectoras

El siguiente cuadro indica aquellos sectores en donde se ejecutarán calzadas colectoras:

MARGEN	PI	PF	Entre calles		Lt(m)
DERECHA	0	400	RP 21	Bella Vista	400
IZQUIERDA	700	1350	Ingreso a Ecopunto	Pereyra	650
DERECHA	1.000	1.600	Unanue	Castro	600
DERECHA	1.125	1.325	Elcano	Cadelago	200

IZQUIERDA	2.200	2.750	Carriego	Rivarola	550
DERECHA	2.490	3.200	Artilleros	Triunvirato	710
AMBAS	3.440	6.510	Inicio terminal Línea 216	FF.CC.	6.140
					9.250

En los sectores indicados en el cuadro, tanto para la calzada principal como para las colectoras se aplicarán cordones integrales, mientras que en los sectores donde no se prevea la construcción de colectoras, se emplearán banquetas pavimentadas en concreto asfáltico.

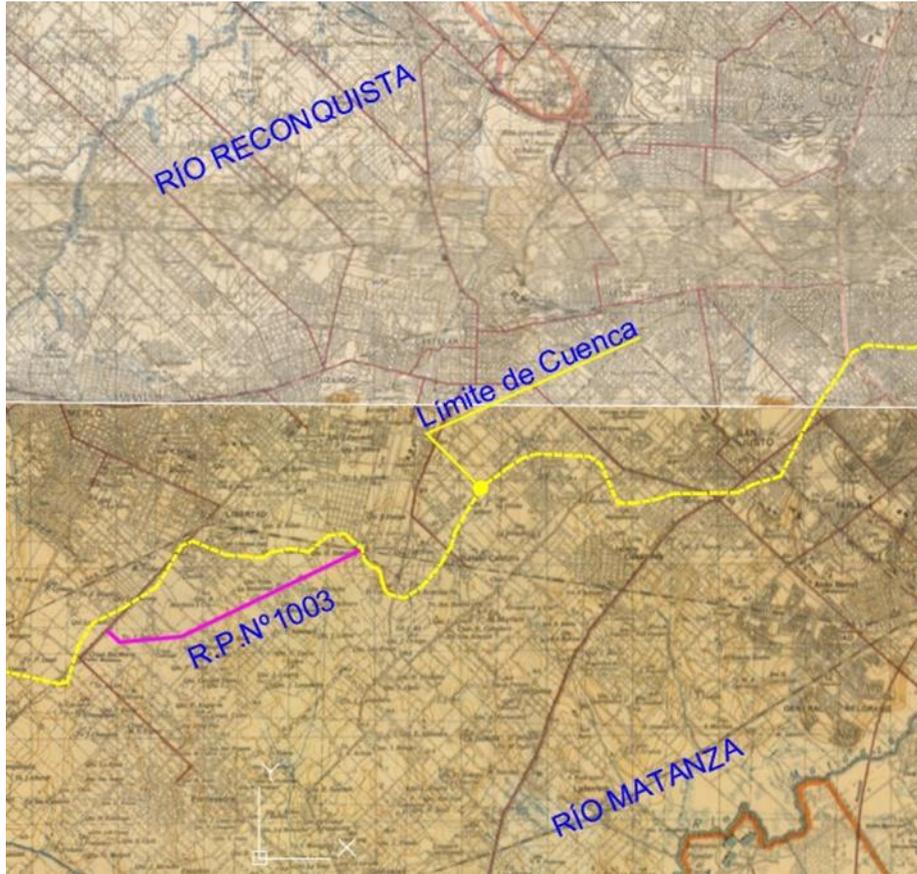
"La Documentación Definitiva de dichas obras será presentado por la Contratista debiendo respetar los lineamientos establecidos en la correspondiente especificación técnica particular adjunta al presente Legajo. Dicho proyecto será presentado ante la D.V.B.A. para su aprobación".

OBRA HIDRÁULICA

El presente proyecto contempla la construcción del sistema de desagües pluviales que permitan captar y conducir los excedentes generados a partir de las obras sobre la RP N°1003 y sus subcuencas de aporte.

Como característica general se observa que la obra en cuestión se encuentra en una zona alta, próxima al límite de cuenca entre los ríos Reconquista y Matanza, lo cual reviste un punto favorable en cuanto al escurrimiento.

Se adjunta un fragmento de plancheta IGN donde puede apreciarse lo mencionado.



Plancheta IGN

Considerando las condiciones del terreno y obras de desagüe existentes (pendientes naturales y zanjás, alcantarillas, etc.) junto con la implantación de la obra básica proyectada, se elaboró un proyecto hidráulico para garantizar su funcionamiento de forma integral.

Así se ejecutarán las siguientes obras:

- Perfilado y/o readecuación de las zanjás laterales existentes de la ruta, acorde a la topografía del lugar.
- Nuevo sistema de desagüe pluvial en zonas de implantación de colectoras compuesto de sumideros, conductos y cámaras.
- Construcción de alcantarillas transversales ubicadas en Progresivas: 0+355, 0+774 y 4+230 de acuerdo a la nueva obra.
- Construcción de alcantarillas longitudinales en accesos a propiedades.

OBRAS COMPLEMENTARIAS

ORDENADORES DE TRÁNSITO

Se prevé la ejecución de ordenadores de tránsito con intervención semafórica, de acuerdo al plano tipo adjunto.

Los mismos se encuentran en:

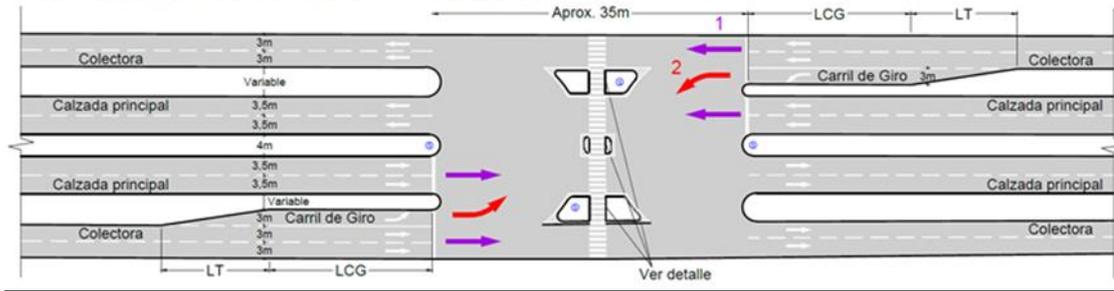
- Prog. 0+700-0+860: ingreso/egreso Ecopunto municipal
- Prog. 1+250: cruce seguro.
- Prog. 2+610: intersección calle Rivarola
- Prog. 3+500: Terminal Línea 216
- Prog. 4+345: intersección calle Obarrio
- Prog. 4+700: cruce seguro.
- Prog. 4+990: intersección calle Donofrio
- Prog. 5+300: cruce seguro.
- Prog. 5+570: intersección calle Atahualpa
- Prog. 5+880: intersección calle Doblás
- Prog. 6+150: intersección calle Av. del Cortijo

Se incluye la instalación de sistemas semafóricos y el proyecto de señalización horizontal y vertical nuevos acorde a los lineamientos impartidos en las ETP.

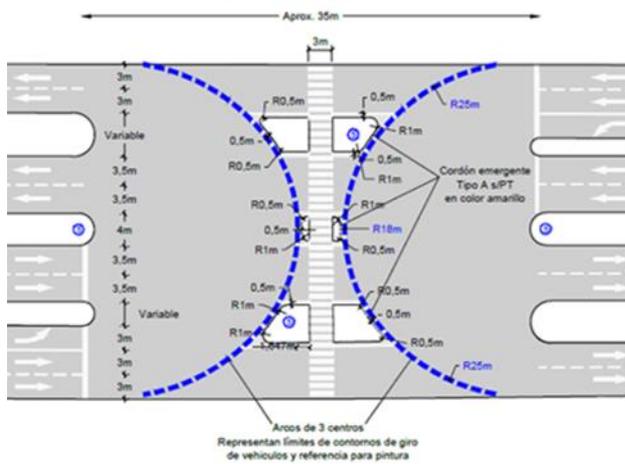


Junto con la implementación de tres cruces peatonales seguros, con la siguiente configuración:

Ordenador de Tránsito en Cruces Seguros



DETALLE CRUCE SEGUO



ILUMINACION

Contemplando la dimensión seguridad, el proyecto incluye la instalación de sistemas de iluminación con tecnología LED de última generación, en cancheros centrales y bordes de calzada, aplicando luminarias con distribución planimétrica tresbolillo, distanciadas 35,00 m entre sí.

Las columnas laterales serán de brazo simple provistas de un pescante para el soporte del artefacto, con altura de 9,00m ubicadas a 1,00m borde del pavimento ó 0,80m del cordón en el caso de existencia de cordón separador, mientras que donde no se prevean cordones laterales, se ubicarán a 4,00m del borde de la calzada. En el canchero central se utilizarán columnas de doble brazo de 12,00m altura, dispuestas sobre el eje de este.

Luego, se incluye la provisión e instalación de todos los elementos necesarios para el correcto funcionamiento de los sistemas de iluminación a disponer en la obra.

En todos los sectores se instalarán luminarias dobles tipo Strand RS 240, 180 W de tecnología LED.

Deberán ser puestas a tierra las partes metálicas aisladas del circuito eléctrico y tengan posibilidad de entrar en contacto con personas o animales. Esto aplicará a todas las columnas y gabinetes cuya resistencia a tierra máxima será de 4 (cuatro) ohm.

El suministro de energía al gabinete se realizará desde las redes de media o baja tensión perteneciente a empresas prestatarias en la zona, para lo cual la se deberá tramitar ante las mismas las correspondientes solicitudes a costo y cargo de la contratista.

SEMAFORIZACIÓN

La obra abarca la colocación y puesta en funcionamiento de sistemas semafóricos completos en las intersecciones indicadas en el conjunto de la documentación técnica, con el fin de brindar un mayor ordenamiento y seguridad al tránsito.

Las fases de los mismos deberán estar coordinados de manera tal de elevar el nivel de servicio y disminuir las demoras al tránsito pasante.

SEÑALIZACION VERTICAL Y DEMARCACION HORIZONTAL

Se ha proyectado el señalamiento vertical y demarcación horizontal, en un todo de acuerdo al "Sistema de Señalamiento Vial Uniforme", Anexo "L", Artículo 22, Ley Nacional de Tránsito 24.449, a la cual adhirió la Provincia de Buenos Aires a través de la ley 13.927.

La demarcación horizontal, deberá efectuarse marcando sobre el pavimento en color blanco: línea de borde, flechas direccionales, símbolos y líneas de pare y números de velocidad máxima. Asimismo, en color amarillo se marcarán: cordones y doble línea central continua.

La demarcación se llevará a cabo mediante pintura termoplástica reflectante de aplicación en caliente, y según corresponda en cada caso, por métodos de pulverización y extrusión (a presión).

En todos los casos deberá realizarse previamente una base con pintura acrílica negra de contraste sobre el pavimento de hormigón.

El señalamiento vertical obedece a su clasificación según normas: empleando señales de prevención, reglamentación, información y educación vial, en tamaños, formas, colores, nomenclatura y formas de apoyo (un pie y sobre columna de 1 brazo) correspondientes.

Por otro lado, tanto el señalamiento vertical como el horizontal estarán de acuerdo a planos tipo y especificaciones técnicas.

ADECUACION DE PASO A NIVEL

Consiste en el ajuste, compatibilización y reacondicionamiento del paso a nivel ubicado en la intersección entre la R.P.N°1003 y vías del ferrocarril Belgrano Sur, próximo a la estación Merlo Gómez (Progresiva 6+550, de la presente obra).

Se adecuará el paso a nivel acorde al nuevo diseño de manera de lograr una correcta vinculación de la obra con el entorno circundante, conectando el tramo final de la ruta que actualmente posee una configuración de 2+2.

Se seguirán los lineamientos impartidos tanto en la documentación gráfica de proyecto, como en las especificaciones técnicas particulares.

OBRAS COMPLEMENTARIAS

Con énfasis en resolver los problemas actuales de seguridad, se construirán nuevas dársenas y refugios para ascenso y descenso de pasajeros del transporte público, reubicando y ampliando la cantidad de paradas existentes. Conjuntamente, se implementará un sistema de paradas seguras dotadas de sistemas de video vigilancia y comunicación de pronta ayuda.



Dimensiones: 0,40m x 0,40m x 3,20m

Los TS permiten rápida colocación, adaptación al entorno y amplia cobertura de la zona.

Contribuyen al aporte de mayor seguridad, cuentan con:

- Botón de pánico
- Intercomunicador con central de monitoreo o policía local
- Cámara domo (360°)
- Sirena y altavoz
- Información a los usuarios del transporte público de pasajeros
- Terminal SUBE (tarjeta magnética de viaje)
- Toma de carga para celulares

PARADAS SEGURAS EN PROYECTO: 6

Además, y atendiendo las necesidades universales de accesibilidad, se construirán veredas peatonales y rampas con el fin de mejorar el espacio público y su funcionalidad para que este brinde seguridad a todos los usuarios de la vía y su entorno.

En lo que a seguridad vial se refiere, el proyecto incorpora la demarcación y señalización de cruces exclusivos para bicicletas, y la colocación de barandas vehiculares metálicas de defensa en sitios especialmente estudiados.

La detección de los servicios de infraestructura subterráneos se incluye dentro de las especificaciones técnicas complementarias, para lo cual se deberán realizar los cateos correspondientes.

En caso de detectar alguna interferencia se procurará evitar la afectación al proyecto en cuestión, sin dejar de considerar el correcto funcionamiento de la misma (servicio, dispositivo, etc.). De esta manera se permitirá la coexistencia de uno y otro, adaptando las condiciones dentro del entorno.

Dado que no se prevé corrimientos de líneas municipales existentes en la zona, únicamente se dará tratamiento a elementos que se encuentren contenidos dentro de la franja delimitada entre ambas líneas.

La remoción de servicios aéreos en zona de camino se encuentra contemplada dentro del presupuesto de obra.

Se tendrá en cuenta la colocación de barandas para defensas vehiculares metálicas en la longitud detallada en los cómputos métricos y en un todo de acuerdo a los planos tipo y especificaciones pertinentes.

Interferencias Protección de poliducto YPF

En el marco del proyecto de repavimentación, duplicación de calzada y construcción de colectoras de la Ruta Provincial Nº 1003, DVBA ha detectado la presencia de un poliducto de YPF dentro de la zona de camino.

La obra genera interferencia directa con el Poliducto de Ø12 3/4" de diámetro VM - LM (Villa Mercedes – La Matanza), en su progresiva, KM 648,00 a 655,00 aproximadamente.

Se estableció contacto la división de interferencias YPF, con la finalidad de dar adecuado tratamiento al caso, logrando compatibilizar el emplazamiento de las obras previstas.

Se determinaron sectores que requieren la aplicación de protecciones sobre la traza del poliducto adyacente a la ruta.

El Contratista deberá, previo al inicio de los trabajos, recabar todos los datos necesarios ante los Entes correspondientes, efectuar excavaciones, cateos de verificación, señalización, medidas de prevención y seguridad, etc., y realizar toda tarea y gestión necesaria.

Asimismo, deberá cumplimentarse el "Reglamento técnico de transporte de hidrocarburos líquidos por cañerías" aprobado mediante la Resolución 120-E/2017, de la Secretaria de Recursos Hidrocarburíferos del Ministerio de Energía y Minería de la Nación.

Si bien resta contar con información precisa sobre el tipo de protecciones a implementar (a proveer por YPF), se ha logrado consensuar criterios para proteger el poliducto.

Se aplicará protección en los siguientes casos:

- Cruces de calzada principal.
- Cruces sobre accesos a propiedades de importante tránsito, siempre que no contemplen vinculación a colectoras.
- Sectores de tapada insuficiente que posean solicitud de tránsito.

PLAN DE FORESTACION

La forestación del área de obra, adquiere relevancia y proporciona múltiples beneficios y servicios para su área de influencia. Conforme el relevamiento realizado se verán afectados algunos ejemplares, que serán sustituidos conforme se desarrolla en el Plan de Forestación. Se repondrán estimativamente el promedio de 3 árboles a uno con el fin de mejorar los aspectos ambientales, viales y sociales, a través de los beneficios que brinda una adecuada arborización, producto de la compensación a la vegetación afectada por la construcción de obras.

Los resultados del relevamiento serán presentados a la inspección mediante documentos gráficos (planos, diagramas, etc.), donde se visualicen la presencia de estos. El Contratista deberá considerar las siguientes acciones:

- Se preservará la integridad de las plantas y los árboles.

- Se protegerán las raíces de los árboles durante las excavaciones y el relleno para evitar alteraciones y daños.
- Deberá evitarse el tránsito innecesario, las descargas y el almacenamiento de materiales en la zona en donde se encuentran las raíces

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

CAPÍTULO 3 – CARACTERIZACION DEL AMBIENTE

Índice

CAPÍTULO 3 – CARACTERIZACION DEL AMBIENTE	4
3.1. DESCRIPCIÓN DEL SITIO	7
3.2. DETERMINACION DEL AREA OPERATIVA DE INFLUENCIA DIRECTA E INDIRECTA	7
3.3. MEDIO FISICO	8
3.3.1 Clima.....	8
3.3.2 Geología	10
3.3.4 Edafología	Error! Bookmark not defined.
3.3.5 Hidrología	14
3.5. MEDIO BIOLÓGICO	23
FORESTACIÓN	
3.6 MEDIO SOCIECONOMICO	32

CAPÍTULO 3 – CARACTERIZACIÓN DEL AMBIENTE

3.1. DESCRIPCIÓN DEL SITIO

El área abarcada para el estudio del medio ambiente físico se determinó considerando el tipo de actividad específica y el área de ocurrencia de los impactos directos o indirectos de mayor intensidad. En consecuencia, el área de influencia comprende la localización del proyecto de AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003 TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17. LONGITUD: 7,0 km. PARTIDOS de Merlo y Morón.. RP N° 1003. Buenos Aires.

Descripción Ambiental de la Traza

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es una delimitación utilizada por el INDEC (2003) que incluye a la Ciudad de Buenos Aires y 24 partidos del Gran Buenos Aires.

La RP 1003 transcurre en un contexto altamente antropizado, con algunas zonas, en su tramo final llegando a la intersección con la RP21, con grandes macizos sin urbanizar o con actividades que necesitan grandes superficies.

Los Partidos de Morón y Merlo son municipios altamente poblados con densidades que alcanzan a 5.734 hab/km² y 3.109 hab/km², respectivamente. El Área de influencia Directa fue definida como una franja de 200 metros a ambos lados de la Ruta donde la población sería del orden de 35.000 personas.

Merlo tuvo un aumento poblacional de 12,4% con relación al censo 2001, superando a la media del GCBA, mientras Morón tuvo una variación intercensal mucho menor, alcanzando sólo un 3,7 %

Se han identificado algunas situaciones de ocupación indebida de espacios públicos a la vera de la ruta existente. Se trata de actividades informales con infraestructura móvil y/o precaria. En ningún caso se detectó necesidad de reasentamientos de viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas que ocupen la traza.

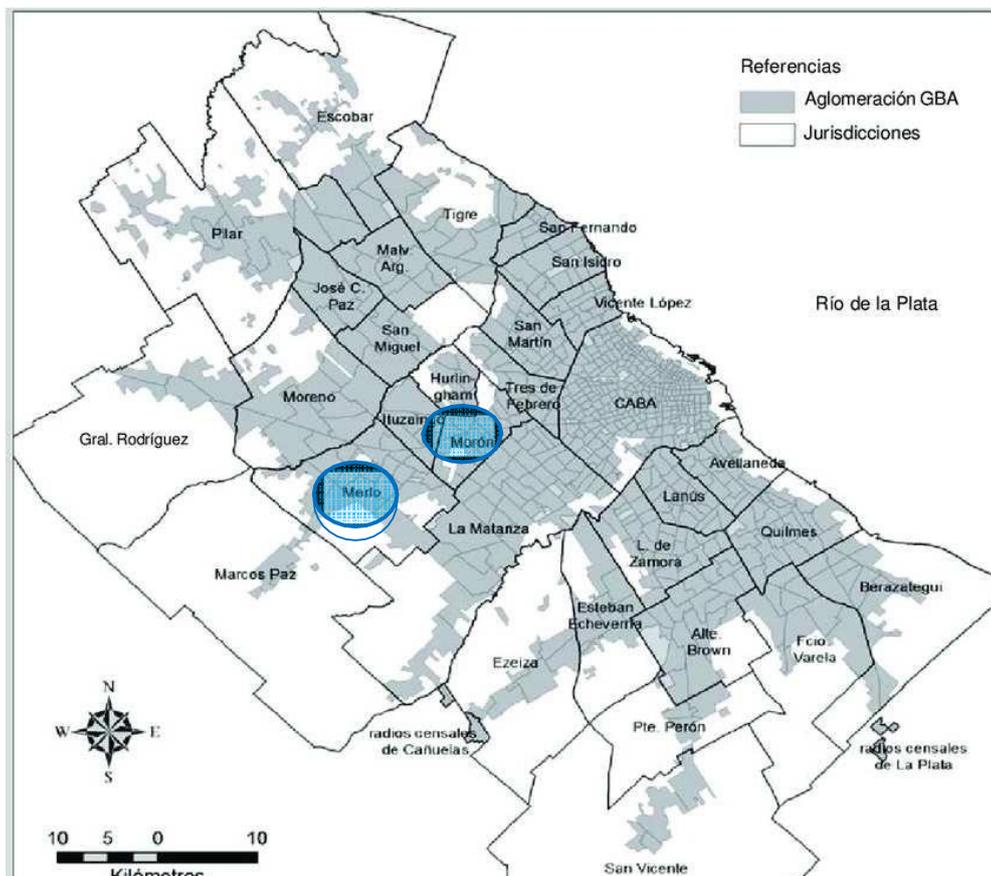
No se identifican en el área asentamiento de personas pertenecientes a pueblos originarios.

En la Progresiva 3+500 de la RP1003 se observan predios de grandes dimensiones dedicados al uso industrial y a la playa terminal de la línea de colectivos 216, destacándose también la presencia de un Ecopunto para la recepción de residuos de poda del partido de Merlo. El predio del Ecopunto se ubica en un triángulo que limita con el Cementerio Santa Mónica ubicado entre la Progresiva 0+00 y 0+500 cuyo ingreso se realiza por la Avenida Patricios (RP21)

En la traza de la RP1003 a intervenir se identificaron comercios de servicios de ruta como gomerías y centros de lubricación, así como dos estaciones de servicio en el partido de Merlo.

En el AID se han identificado 31 establecimientos educativos de nivel inicial, primario, medio y secundario. Ninguno se localiza en la zona operativa del proyecto.

Lo mismo ocurre con los centros de Salud ya que se identificaron seis unidades sanitarias y un Centro de Salud pero se ubican fuera del área operativa



Morón y Merlo en el AMBA . (Fuente GEPAMA FADU UBA).

Partido de Merlo

Merlo está ubicado en la zona oeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Limita con los partidos de Moreno al norte, Marcos Paz al oeste, La Matanza al sur, e Ituzaingó y Morón al este. Su cabecera es la localidad de Merlo y está integrado también por las localidades de: San Antonio de Padua, Parque San Martín, Libertad, Mariano Acosta y Pontevedra



Partido de Merlo

A continuación, se consignan algunos datos del Partido:

- Superficie (en km²): 170
- Población total 2010 (hab): 528.494
- Variación porcentual intersensal 2001-2010 (%): 12,4
- Densidad de población (hab/km²): 3.109
- Total hogares 2010: 147.716
- Necesidades Básicas Insatisfechas 2010 (%): 11.5

Partido de Morón

Morón está ubicado al Oeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Limita al norte con Hurlingham, al noroeste con Ituzaingó, al noreste con Tres de Febrero, al sudoeste con Merlo y al sudeste con La Matanza. El distrito de Morón, a su vez está compuesto por cinco localidades: Castelar, El Palomar, Haedo, Morón y Villa Sarmiento las cuales cuentan con accesos ferroviarios y carreteros a la ciudad de Buenos Aires y los principales centros urbanos de la provincia.

Es considerado el «corazón del oeste» por su importante centro bancario, financiero, judicial y de poder político en la provincia. Su infraestructura abarca desde numerosos parques industriales y fábricas hasta hospitales nacionales como el Posadas, centros comerciales, cines y al tercer aeropuerto metropolitano de Buenos Aires.



Partido de Morón

A continuación, se consignan algunos datos del Partido:

- Superficie (en km²): 56
- Población total 2010 (hab): 321.109
- Variación porcentual intercensal 2001-2010 (%): 3,7
- Densidad de población (hab/km²): 5.734
- Total hogares 2010: 106.902
- Necesidades Básicas Insatisfechas (%): 3.5

3.2. DETERMINACION DEL AREA OPERATIVA DE INFLUENCIA DIRECTA E INDIRECTA

La determinación de las áreas de influencias (directa e indirecta) de un proyecto es un componente que puede ser analizado según los intereses y visiones de las condiciones sociales, económicas y ambientales que definieron la ejecución de una obra. Por ello la definición de un área de influencia incluye este conjunto de condicionantes que superan las visiones simplistas, y en ocasiones sectoriales, que se pueden formular de un proyecto lineal.

Se define como Área Operativa aquella directamente afectada por la implantación y construcción del proyecto, incluyendo zona de camino, caminos auxiliares, áreas de préstamo y obradores.

Se entiende por Área de Influencia Directa del proyecto a aquella porción de territorio aledaña al mismo sobre la cual la pavimentación de la ruta ejercerá algún tipo de impacto, independientemente de los producidos en el Área Operativa ya descrita.

Para esta definición es necesario puntualizar que los componentes naturales y sociales, así como las relaciones entre ellos, existen en un espacio determinado. Las características de estos elementos, y de sus relaciones, son las que permiten establecer una frontera en el espacio entre un área y otra.

El Área Operativa está incluida en el Área de Influencia Directa. En este caso abarca la zona de camino de 50 metros entre líneas municipales donde se desarrolla el proyecto



Área Operativa.

El Área de Influencia Directa (AID) de la obra comprende el área operativa de la misma, así como también las superficies de territorio, que probablemente se vean afectadas directamente por la planificación, construcción y operación de la obra vial y todos sus aspectos relacionados. En este sentido se incluye en la AID caminos auxiliares, áreas de préstamo, áreas de explotación de agua, obradores, campamentos, yacimientos y escombreras.

Asimismo, como la obra está inserta en un área urbana consolidada se incluye en el AID un área de aproximadamente 200/500 metros a cada lado del Area Operativa.

Por Área de Influencia Indirecta se entiende aquella región que contiene al proyecto y en la cual se manifestarán los impactos indirectos del mismo, fundamentalmente relacionados con los beneficios producidos por la nueva facilidad para el tránsito local.

Esta obra impactará indirectamente en la totalidad del partido de Merlo, básicamente en la localidad de Libertad y en el partido de Morón, en particular en las localidades vinculadas con las intersecciones de las RP 21 y 17. La RP 21 vincula a la RP 1003 con el Camino del Buen Ayre.

3.3. MEDIO FISICO

3.3.1 CLIMA

El clima de la zona es templado con temperaturas promedio mensuales entre 24, °C en enero hasta 9,6 °C, en julio, con alto porcentaje de humedad, alcanzando en mayo, junio y julio, medias relativas de alrededor del 80%.²Las precipitaciones, alcanzan los 1089 milímetros

anuales. Los máximos valores de lluvias se registran en marzo-abril y octubre –noviembre. Los vientos de la región son en general suaves, la media anual de 4,0 Km/ y en general los valores medios mensuales no presentan marcadas diferencias con el promedio anual (INA, 2004)

Clima Regional

Los partidos de Merlo y Morón forman parte de la región conocida como Llanura Chaco pampeana.

Según la clasificación climática de Köppen-Geiger (Strahler y Strahler, 1992) la región se caracteriza por un tipo climático CFA, o sea templado con lluvias todo el año y temperatura media del mes más cálido superior a 22° C.

Por cierto, el clima del Área Metropolitana de Buenos Aires, de la cual forman parte ambos partidos es templado pampeano o húmedo, caracterizado por la influencia oceánica, con lluvias suficientes, sufre la acción de los vientos Pampero, Sudestada y Norte.

La información meteorológica analizada corresponde a la Estación PALOMAR AERO, perteneciente a la red de observaciones del Servicio Meteorológico Nacional.

Tabla 1 : Estadísticas Climatológicas Normales - período 1981-2010												
Valores Medios	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Temperatura media (°C)	24,1	22,9	20,9	16,7	13,1	10,2	9,6	11,6	13,6	16,8	19,7	22,4
Temperatura máxima (°C)	29,9	28,5	26,5	22,5	18,90	15,7	15,1	17,4	19,2	22,3	25,2	28,3
Temperatura mínima (°C)	18,1	17,3	15,5	11,4	7,9	5,5	4,8	6,2	8,0	11,2	13,7	16,4
Humedad relativa (%)	65,8	70,8	74,9	78,9	80,7	81,0	79,4	75,9	72,3	71,9	68,9	65,8
Velocidad del Viento (km/h)	11,4	10,9	9,6	8,7	8,6	9,1	9,8	11,0	12,6	11,9	12,1	11,7
Nubosidad total (octavos)	3,50	3,40	3,40	3,70	4,00	4,40	4,20	4,00	11,0	4,00	3,80	3,50
Precipitación (mm)	117,5	115,0	121,9	104,3	78,9	49,7	50,3	54,5	57,2	117,7	106,6	105,9
Frecuencia días c/Precipitación sup. a 0.1 mm	7,60	7,30	7,90	8,00	6,00	6,00	5,90	6,00	6,60	9,00	8,50	7,90
Fuente : Estación EL PALOMAR AERO- Datos abiertos- Servicio Meteorológico Nacional- 2021-												

La región tiene un clima templado con temperaturas promedio mensuales entre 24,1 °C en enero hasta 9,6 °C, en julio, (Tabla1). Normalmente se verifica un alto porcentaje de humedad, cuyo promedio en verano es de aproximadamente el 65%, alcanzando en mayo, junio y julio, medias relativas de alrededor del 80%.

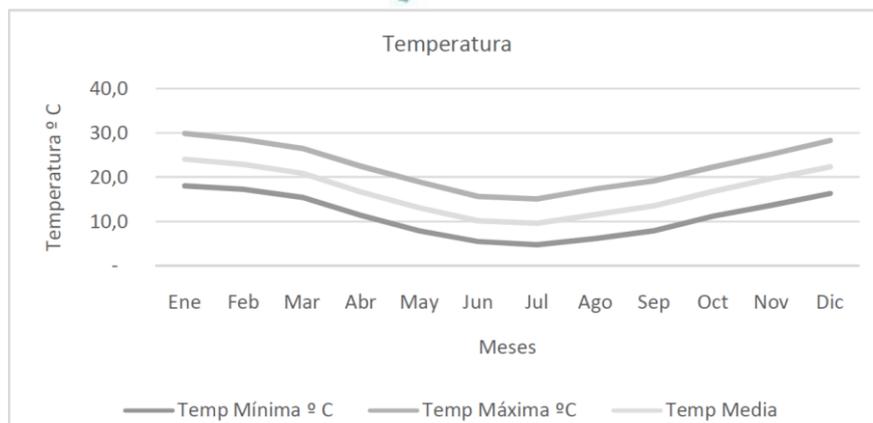


Gráfico de temperaturas mínimas, medias y máximas anuales

Las precipitaciones, alcanzan los 1089 milímetros anuales. Los máximos valores de lluvias se registran en marzo-abril y octubre –noviembre. Llueve uno de tres o cuatro días, es decir todo el año, pero más abundantemente en verano que en invierno, entre junio y agosto se dan los menores valores de precipitaciones.

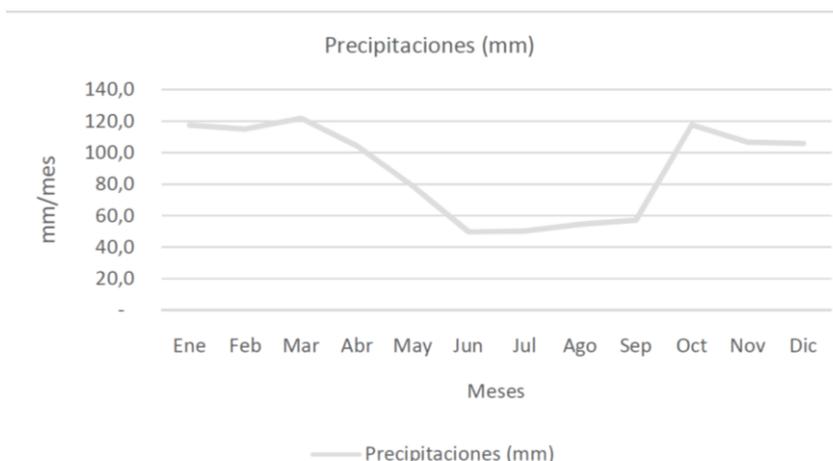


Gráfico de lluvias anuales.

Vientos

El clima de la zona sufre influencias de diversos vientos, en especial del Pampero y de la Sudestada.

La Sudestada proviene del Sudeste, es decir, del océano Atlántico, y se caracteriza por ser un viento frío y húmedo, que provoca lluvias y lloviznas durante varios días, y produce el descenso de la temperatura en la costa del Río de la Plata y por consiguiente en localidades cercanas.

El Pampero es un viento que proviene del océano Pacífico y que generalmente sopla en los meses de verano, provocando tormentas y fuertes descensos de la temperatura. Después del paso de El Pampero, el tiempo mejora y se mantiene fresco. La dirección predominante de los

vientos es Este (LPA) principalmente en los meses más cálidos, seguido de vientos del Este sureste y Este noreste.

Los vientos de la región son en general suaves, la media anual de 4,0 Km/ y en general los valores medios mensuales no presentan marcadas diferencias con el promedio anual (INA, 2004).

El mes menos ventoso es abril con un promedio de 2,7 km/h y el que manifiesta mayor velocidad es el mes de Septiembre con valor promedio de 5,4 Km/h. Predominan los vientos del sector NE en todas las estaciones, siguiéndoles los de los cuadrantes SE y SW.

3.3.2 Geología y geomorfología

El Área Metropolitana de Buenos Aires forma parte de la provincia geológica más extensa de Argentina: la Llanura Chaco-Pampeana, la cual se caracteriza por la casi total ausencia de afloramientos más antiguos que el Neógeno, siendo la única cuenca sedimentaria en el hemisferio sur con sedimentos loésicos o loessoides depositados durante el Cuaternario

De acuerdo a Pereyra (2004) el AMBA está compuesta por sedimentos aflorantes agrupados según el esquema de Pampeano (que incluye a los depósitos de las Formaciones Ensenada y Buenos Aires) y Postpampeano (que incluye a las formaciones Luján y Platense). El Pampeano o Formación Pampa, conforma el sustrato principal de la ciudad de Buenos Aires y de buena parte del área metropolitana. A continuación, se describe cada formación.

-Formación Ensenada: los sedimentos más antiguos que afloran están constituidos por los depósitos loésicos de la Formación Ensenada. Esta unidad presenta numerosas intercalaciones fluviales y lacustres que le confieren una marcada heterogeneidad. Su espesor oscila entre 7 y 40 m, siendo lo más común 20-25 metros. Esta unidad se observa principalmente en los laterales de los valles fluviales y en la parte inferior de la barranca marginal de la planicie loésica. Su techo se encuentra generalmente a cota 7-9 m sobre el nivel del mar. Los sedimentos son limo-arenosos finos, con colores típicos de aspecto compacto y presentan numerosos rasgos pedológicos, como horizontes argílicos, nátricos, cálcicos y petrocálcicos en diferentes sectores de la misma. Es rico en paleofauna de edad mamífero ensenadense, como, por ejemplo, la especie *Tolypeutes pampeus* (Tonni et al. 1999).

-Formación Buenos Aires: Por encima de la Formación Ensenada, y en discordancia erosiva, se encuentran los sedimentos loésicos que componen la Formación Buenos Aires. Son esencialmente limos eólicos menos heterogéneos que en la unidad infrayacente. El techo de la Formación Buenos Aires alcanza hasta cotas de 35 m s.n.m. hacia el norte del área metropolitana y alturas de alrededor de 27 m s.n.m. en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires. Su espesor medio oscila alrededor de los 7 metros. De todas formas, presenta numerosos niveles edafizados y calcretes, si bien estos últimos poseen menor dureza que los que se encuentran en la Formación Ensenada. Conforman el tope de la planicie loésica, salvo en los sectores en los cuales se halla parcialmente cubierta por sedimentos postpampeanos. La fauna,



que está extinguida, está constituida por especies asignadas a la edad mamífero lujanense correspondiente a la biozona de *Megatherium americanus* (Tonni et al. 1999).

-Formación Luján: Los depósitos fluviales, de granulometrías limo-arenosas, se encuentran comprendidas dentro de la denominada Formación Luján o lujanense, incluido en el postpampeano. Ocupan los principales valles fluviales como en el caso de los ríos Matanzas-Riachuelo, Reconquista y Luján y se hallan cubiertos parcialmente por depósitos fluviales más modernos. En algunos casos aparecen formando un nivel de terraza y aguas abajo se suelen interdigitar con las facies marinas ingresivas del querandinense.

-Formación Platense: se extiende en los valles fluviales y cubre parcialmente a los depósitos de la Formación Luján. Son por lo general, fangos arenosos bioclásticos castaños oscuros que difícilmente superan 1,5 m. Algunos autores incluyen estos sedimentos dentro del Lujanense, constituyendo su miembro superior, mientras que otros lo ubican dentro del llamado genéricamente aluvio actual.

La zona del proyecto se encuentra dentro de la región denominada pampa ondulada. Ocupa la porción nororiental de la provincia de Buenos Aires, en la provincia geológica Llanura Chaco-pampeana.

La aglomeración urbana de los partidos situados al oeste y noroeste se encuentra en su mayor parte asentada sobre las cotas elevadas de la planicie loéssica y las laderas en valles, y en menor proporción en áreas deprimidas o en nacientes de cursos fluviales. En este sector, todavía se presentan enclaves no urbanizados que ocupan grandes superficies, como Campo de Mayo y el predio del Inta-Castelar, los cuales incluyen grandes áreas bajas de planicies y terrazas aluviales vinculadas al Río Reconquista. También, aunque más hacia el suroeste, se presentan las áreas abiertas cercanas al aeropuerto de Ezeiza, vinculadas al Río Matanza

La llanura en la cual se encuentra la mayor parte del AMBA, el Gran La Plata y, hacia el norte incluye las ciudades de Campana, Zárate, Baradero, San Pedro, Ramallo, Luján y Mercedes, entre otras, extendiéndose hasta el Gran Rosario es desde el punto de vista geomórfico una Planicie Loéssica, en la cual se concentra más de la mitad de la población del país. Los procesos fluviales que actuaron y actúan en esa planicie loéssica son los que caracterizan el paisaje de la Pampa Ondulada.

Es precisamente el accionar de los numerosos cursos fluviales menores que surcan la planicie loéssica los que la han modificado, generando, por erosión y depositación los valles y cañadas que la disectan. En los momentos de condiciones climáticas más benignas, como en la actualidad, el proceso eólico es menos importante, mientras que el fluvial, aunque localizado, se vuelve dominante.

La llanura pampeana presenta dos subregiones (desde el punto de vista geomorfológico): por un lado, la denominada Pampa Ondulada, con ondulaciones originadas en el desgaste de ríos y arroyos que excavaron en el pasado amplios valles aterrizados de fondo chato, de tamaño mucho mayor al que corresponde a su caudal actual.

Está separada del estuario del Río de la Plata por una terraza originada en la tectónica moderna (en la escala temporal geológica) denominada posplatense, que sobreelevó la planicie. La terraza baja presenta una altitud de entre 5 y 10 msnm, mientras que la terraza alta se desarrolla entre los 15 y los 30 msnm.

Por otro lado, aparece la Pampa Deprimida, con desniveles del terreno poco marcados que perjudican el escurrimiento, abarca sólo el área de algunos partidos hacia el sur de la RGBA (Navarro, Lobos, Cañuelas, San Vicente y Brandsen) (Bozzano y Pintos, 1995; De Pietri, 1997)

En esta área predominan los sedimentos pampeanos loésicos y limosos, que se conjugan para formar suelos de tipo brunizem o de pradera, con una tendencia a la planosolización, lo cual permite que la parte inferior del perfil permanezca húmeda, aun cuando el horizonte superior pueda adquirir cierta sequedad. El material constitutivo de este tipo de suelos le proporciona una porosidad que facilita la infiltración y el drenaje del agua de lluvia desde la superficie hacia capas más profundas.

Este proceso de lixiviación contribuyó a una distribución apropiada de nutrientes y minerales. Estos suelos desarrollan un horizonte humífero importante (de hasta 35 cm de espesor). Sus parámetros de porosidad, los valores de materia orgánica y los niveles de sales solubles los caracterizan como favorables para el desarrollo actividades hortícolas y florícolas.

3.3.3 Edafología

La planicie de la Pampa Ondulada, que alcanza una altura de hasta 30 msnm hacia el oeste del AMBA, constituye la llanura en la cual se han desarrollado suelos característicos, profundos y fértiles, y en la que se asienta la mayor parte de la actividad humana de la región. Si bien los materiales superficiales que la conforman son los sedimentos loésicos Pampeanos y Pospampeanos de origen fundamentalmente eólico, la planicie presenta un paisaje que es producto de la acción fluvial; esta, controlada por la actividad tectónica profunda, labró numerosos cursos que desembocan en los ríos Paraná y de La Plata, generando valles y cañadas, en general subparalelos, de orientación dominante SO-NE, que le dan su singular relieve ondulado.

Los suelos de la Pampa Ondulada, donde se encuentra localizada el AMBA, tienen características destacadas por su fertilidad y por la facilidad para su cultivo. Estos suelos se han desarrollado en el loess pampeano, de textura limosa y abundante en minerales ricos en nutrientes. Sin duda, estas características, sumadas a las condiciones climáticas y a un relieve llano, configuran una combinación de gran potencialidad agrícola y constituyen una de las causas del mayor desarrollo económico de esta región del país.

En esta región se localizan los suelos más fértiles del país constituyendo una de las regiones más productivas del Mundo. Predominan los suelos humíferos, si bien son comunes los suelos ácuicos e hidromórficos y, en la zona occidental, los suelos arenosos.

Los tipos de suelos de la llanura en el área metropolitana son numerosos por las distintas combinaciones de sus factores formadores. En principio, deben distinguirse los suelos “zonales” de los “intrazonales”.

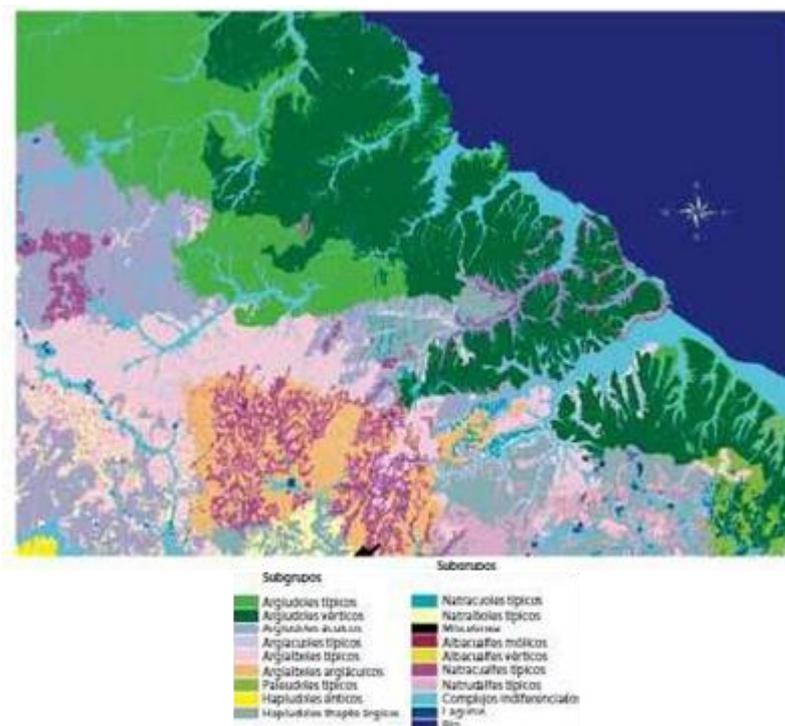
Los suelos “zonales” que se encuentran en las lomas y pendientes de la Pampa Ondulada, y que caracterizan también al conjunto de la Región Pampeana, son los que, desde el punto de vista taxonómico, se denominan Molisoles.

Estos son suelos minerales que tienen un horizonte superficial de color oscuro, formados generalmente bajo una vegetación herbácea de gramíneas en climas templados de subhúmedos a semiáridos. Bajo estas condiciones de clima y vegetación típicas de praderas y estepas, estos suelos se enriquecen en materia orgánica, son ricos en nutrientes y adquieren una buena estructura con alta porosidad, lo que les da una consistencia blanda (en latín mollis = blando).

El horizonte superficial A, húmico, oscuro y profundo que caracteriza a estos suelos, se denomina “mólico”.

Por otra parte, en la Pampa Ondulada, existen dos tipos dominantes de Molisoles: los Argiudoles típicos y los Argiudoles vérticos, ambos con horizontes subsuperficiales fuertemente arcillosos, siendo el factor fundamental que los diferencia la proporción y composición de su fracción arcilla

Ambos suelos presentan en la parte inferior acumulaciones de carbonato de calcio (tosca), en los “vérticos” comúnmente en forma de nódulos o “muñecas” y en los “típicos” como capas densas de estructura laminar



Principales tipos de suelos en el AMBA. Fuente: G. Cruzate (s/f), Provincia de Buenos Aires, Instituto de Suelos, Inta.

En el AMBA, en general, los suelos "vérticos" dominan las alturas más elevadas, y los "típicos" las suaves pendientes hacia los arroyos. Además de los Argiudoles, otros tipos de suelos intrazonales se encuentran en las microdepresiones, en la parte baja de las pendientes y en las planicies aluviales del borde de los cursos de agua.

En estos casos, los excesos de agua acumulados en la superficie y/o derivados de una capa freática cercana a la superficie ejercen en los suelos una influencia adicional o incluso preponderante sobre el clima típico de la región. En las cotas inferiores correspondientes a la planicie estuárica marino-fluvial del Río de la Plata, se presentan diversos tipos de suelos. En los cordones de conchillas con abundancia de carbonato de calcio, se desarrollaron suelos Molisoles de perfil simple. En estos ambientes se depositaron, asimismo, materiales arcillosos dando lugar a suelos denominados Vertisoles y que se caracterizan por procesos de expansión y contracción marcados.

Finalmente, los suelos del Delta se formaron sobre sedimentos fluviales aportados permanentemente por el Río Paraná y su red de avenamiento, en tanto que en algunos sectores se presentan los materiales arcillosos y salinos de las intrusiones marinas cuaternarias. La mayor parte de los suelos de las islas pertenecen al orden Entisol y están constituidos por una serie de capas superpuestas de sedimentos con poca evolución y con características hidromórficas.

3.3.4 Hidrología e hidrogeología

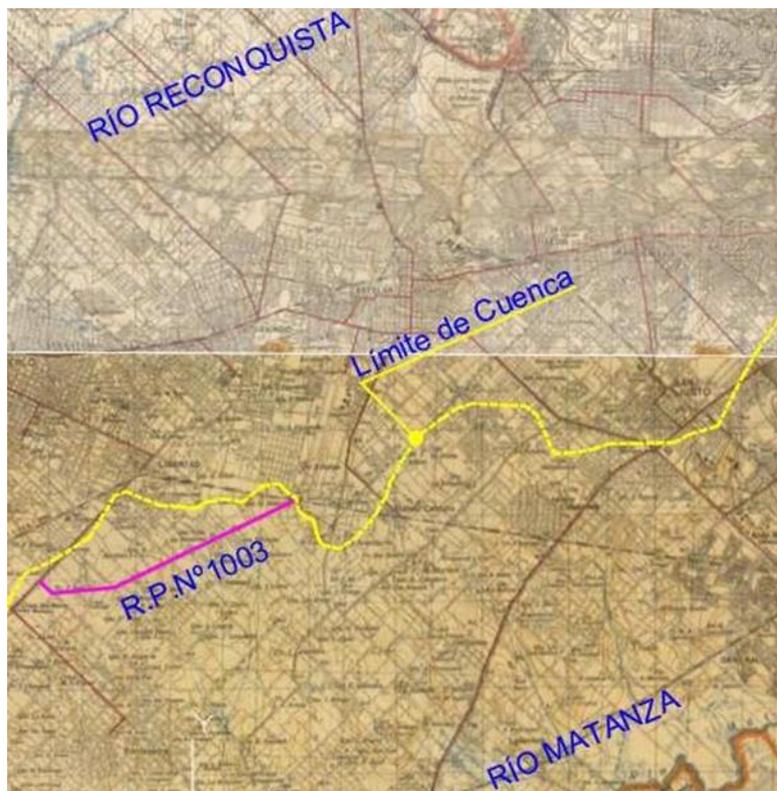
En la Región metropolitana de Buenos Aires se destacan tres cursos de agua principales, que corresponden a los ríos Luján, Reconquista y Matanza-Riachuelo, a partir de los cuales se estructura la mayor parte del drenaje regional y una serie de ríos y arroyos de menor magnitud. Todos los ríos del área pertenecen a la Cuenca del Plata, sin embargo para realizar un análisis de mayor detalle, es necesario reconocer las áreas de influencia de cada uno ellos, por lo que se los divide en cuencas. De Norte a Sur, las cuencas de los ríos que discurren por la región, corresponden a:

- Cuenca del Río Luján
- Cuenca del Río Reconquista
- Cuencas de arroyos de la Ciudad de Buenos Aires.
- Cuenca del Río Matanza-Riachuelo
- Cuencas de la Zona Sur



Cuencas de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires

El proyecto de la RP1003 se encuentra prácticamente en el límite entre las cuencas de los ríos Reconquista y Matanza



Ubicación de la RP 1003 respecto de las cuencas. Fuente: DVBA Memoria descriptiva del proyecto

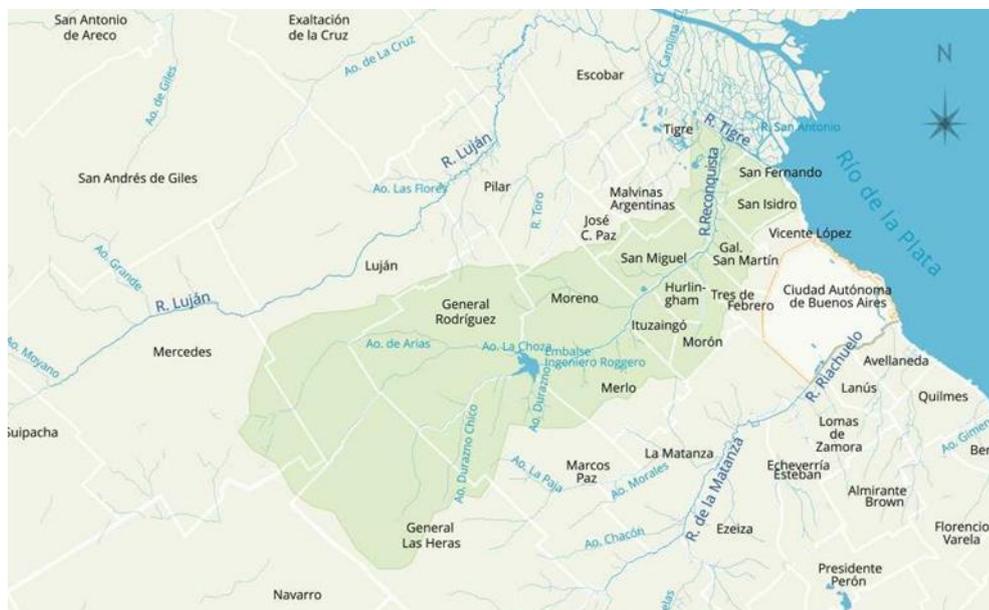
Cuenca del Río Reconquista

La cuenca hidrográfica del río Reconquista abarca aproximadamente 1670 km² y se encuentra conformada por 18 partidos: San Miguel, Hurlingham, Ituzaingó, San Isidro, Moreno, General Rodríguez, Morón, General San Martín, Merlo, Tres de Febrero, General Las Heras, Tigre, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, José C. Paz, Luján, Vicente López, San Fernando.

La cuenca comprende 134 cursos de agua que recorren un total de 606 km, de los que 82 corresponden al río Reconquista. Algunos de los afluentes de este río son los arroyos La Horqueta, El Durazno, La Choza, Canal de Alvarez, Del Sauce, Gregorio de Laferrere, Torres, Saladero, Las Catonas, Los Berros, Soto, Morón, Villa Ballester, José León Suarez, Basualdo, Las Tunas, Cordero.

El tramo superior de la cuenca o Cuenca Alta, queda delimitada por la Presa Ing. Carlos F. Roggero, a partir de la cual se inicia la Cuenca Media, siendo los afluentes más caudalosos en dicho tramo los arroyos Las Catonas y Morón. A partir de este último, se inicia la Cuenca Baja o Inferior, donde el curso desemboca en el río Luján a través de los ríos Tigre y Reconquista Chico, y de un canal artificial: el Canal Aliviador (Pista Nacional de Remo).

Las características de este río son típicas de un curso de llanura ya que la conformación topográfica general es relativamente plana y uniforme. Como todos los cursos fluviales de la región pampeana, el río Reconquista tiene fondo plano y baja inclinación en su perfil longitudinal con una velocidad de escurrimiento baja, razón por la cual presenta un anegamiento total de su planicie de inundación cuando se produce una precipitación importante.



Cuenca del Río Reconquista. Fuente: Observatorio Metropolitano, CPAU

En la actualidad el área incluida en la cuenca tiene más de 4 millones de habitantes, aunque la distribución de la población no es homogénea: mientras que en las áreas centrales y principales corredores de transporte se encuentran sectores de densidades elevadas, gran parte de la superficie tiene densidades bajas o muy bajas

Se verifica la alteración sustancial de la flora y la fauna características de la región, que fue gradualmente reemplazada por un tejido agrícola, urbano e industrial heterogéneo.

Cuenca del Río Matanza-Riachuelo

La cuenca hidrográfica del río Matanza-Riachuelo abarca aproximadamente 2.200 km², y se conforma por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 14 partidos de la provincia de Buenos Aires: Lanús, Avellaneda, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, La Matanza, Ezeiza, Cañuelas, Almirante Brown, Morón, Merlo, Marcos Paz, Presidente Perón, San Vicente y General Las Heras. Discurren los 64 km de extensión del sistema hídrico integrado por los ríos Matanza y Riachuelo. Se trata de un territorio que cuenta con una alta densidad poblacional. Los datos del último censo arrojan que más de 8 millones de personas habitan la región.

El agua de las precipitaciones forma arroyos que confluyen en un curso principal llamado Matanza en sus orígenes y Riachuelo en su tramo final. Sus principales afluentes son los arroyos Cañuelas, Chacón y Morales en la Provincia de Buenos Aires y el Cildañez (entubado) en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Todos estos cursos de agua se encuentran altamente contaminados.

Dentro de la Cuenca se pueden distinguir tres áreas: Cuenca Alta, Cuenca Media y Cuenca Baja. Esta división se debe a razones geográficas, económicas, políticas, sociales y a las diversas problemáticas que atraviesan las regiones. Los partidos de Merlo y Morón se localizan en la cuenca media, cuyo paisaje tiene características urbano- rurales



Cuenca del Río Matanza-Riachuelo. Fuente: Observatorio Metropolitano, CPAU

La Cuenca Matanza Riachuelo sufre una degradación histórica. Desde los inicios del período colonial se hicieron evidentes los problemas de contaminación. Ya en 1801 se instalaron los primeros saladeros en las márgenes del río que comenzaron a arrojar sus desechos al Riachuelo. Diez años después el río ya estaba contaminado por la actividad de las curtiembres, mataderos y graserías. El espacio natural que constituía la cuenca en sus comienzos fue transformado por las acciones de la sociedad para satisfacer las necesidades habitacionales y las aspiraciones productivas y comerciales.

Cursos de agua en los partidos de Merlo y Morón

Los arroyos y cursos de agua del partido de Merlo tributan tanto a la Cuenca del Río Reconquista como a la Cuenca del Matanza.

El río Reconquista es el límite entre Merlo y Moreno y sus afluentes son los arroyos Laferrere, Bustillo, Torres, Granaderos, Cañada del Molino, Salguero, Saladero Grande y Saladero Chico.

A la cuenca del río Matanza tributan los arroyos Las Víboras, Arroyo del Pantano Grande, Cañada del Bajo Hondo y Cañada 11 de Octubre.

El Arroyo Torres, que atraviesa la ciudad de Parque San Martín, se ha convertido en vertederos de aguas negras de los vecinos que no poseen servicios cloacales.

El partido de Morón tiene como límite natural con el distrito de Hurlingham al Arroyo Morón, el cual nace en proximidades del predio de lo que fuera la VII Brigada Aérea en cercanías de su límite con el partido de Merlo, lo atraviesa de sur a norte constituyendo su curso de agua superficial más importante.

Dicho arroyo interesa además los territorios del ya citado partido de Hurlingham y de los partidos de Tres de Febrero y San Martín antes de desembocar en el Río Reconquista del que es el principal afluente y el mayor aporte de contaminantes. Pese a la elevada contaminación de sus aguas, el hecho de que se encuentre entubado hace que se lo vincule a problemas de anegamiento antes que a perjuicios relacionados con la calidad del recurso.

Los cauces de estos cursos de agua se desarrollan en una topografía llana constituyen el desagüe natural de áreas urbanas y periurbanas; las condiciones de escurrimiento se encuentran alteradas por la cobertura edilicia y de infraestructura vial (terraplenes, caminos, etc.).

RP1003 y cursos de agua

Los cursos de agua que cruzan la RP1003 pertenecen a la cuenca del Matanza. La mayoría de ellos pertenecen a la subcuenca del Arroyo Las Víboras (tributario del Río Matanzas a través del Arroyo Morales) y en menor medida a la subcuenca del Arroyo el Trébol



Arroyo en intersección con RP1003, calle Blandengues

Inundaciones

En la zona aledaña a la RP1003 las inundaciones se producen por falta de limpieza en la red de drenaje y escurrimiento de las aguas.

Con el fin de evitar este tipo de inundaciones, el Municipio Merlo encaró un proyecto integral que contempla la limpieza y saneamiento de manera regular y sistemática de todos los arroyos del distrito, llevando adelante medidas de prevención mediante la limpieza, el despeje y el desmalezamiento de cursos de agua, arroyos, zanjones y sumideros.



Limpieza del Arroyo El Trébol, Pontevedra.



Limpieza del Arroyo El Trébol, Pontevedra

Estos trabajos ayudan a mejorar la circulación de las aguas y también a evitar la contaminación generada por la basura que allí se acumula y el estancamiento de agua que favorece el desarrollo del dengue.

En las figuras se observan los trabajos en el Arroyo Blandengues, en Barrio Nuevo, Libertad, en la zona de la calle Triunvirato hacia Sayos y en el Arroyo Las Víboras desde la calle Medina hasta la Ruta 1003, en el mismo barrio.

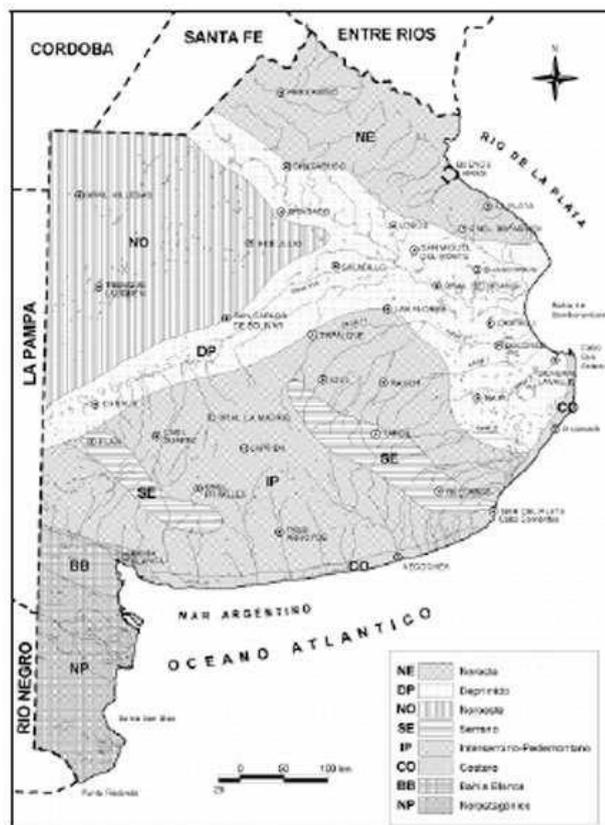
En ambos casos se realizó el dragado, la conformación del talud del arroyo, retiro de la basura, las ramas y cortaron las malezas ubicadas en las márgenes del lugar.

Aguas subterráneas

Las aguas subterráneas forman parte del ciclo hidrológico. Parte del agua superficial se infiltra naturalmente y llega a los acuíferos donde se acumula en forma dinámica ya que se mueve recorriendo grandes distancias

Un acuífero, en hidrología, es una capa porosa de roca capaz de almacenar, filtrar y liberar agua. La capa de roca (o estrato) contiene muchos poros que, cuando se conectan, forman una red que permite el movimiento del agua a través de la roca.

La RP1003 y su zona de influencia se ubican en la región hidrogeológica Noreste de Buenos Aires en lo que se refiere a recursos hídricos subterráneos. La diferenciación de ambientes hidrogeológicos fue realizada a partir de dos factores que mayor incidencia ejercen en el agua subterránea: geología y geomorfología, (Auge, 2004). Esta región contiene a la unidad hidrogeológica más explotada del país, el acuífero Puelche.



Regiones hidrogeológicas de la Prov. de Buenos Aires. Fuente: Augé 2004

El agua subterránea que se explota en la región del AMBA, se encuentra alojada fundamentalmente en los Sedimentos Pampeanos y en la Formación Puelches, respectivamente en los acuíferos Pampeano y Puelches.

El Acuífero Pampeano tiene importancia fundamental en dos aspectos, como abastecedor de agua potable para algunas actividades (agricultura, urbana sin servicio de red e industria); y como vía de recarga y descarga del acuífero Puelche. Se encuentra aproximadamente entre los 10 y 40 metros por debajo del nivel del mar, de acuerdo a la cota del terreno. Suele estar semiconfinado a presión.

En cuanto a su calidad, las aguas de este acuífero son duras, (muchas veces con excesos de nitratos) y frecuentemente presentan contaminación bacteriológica y de elementos químicos provenientes de residuos industriales que son derivados a pozos filtrantes.

El Acuífero Pampeano se recarga por infiltración de la lluvia y constituye la vía para la transferencia hidráulica para el Puelche subyacente. Esta condición hace que el Puelche reciba también sustancias contaminantes como nitratos, que afectan su calidad

El acuífero Puelche subyace a la napa freática y al acuífero Pampeano, y se ubica en una profundidad de entre los 40 y 70 metros. Por debajo del Puelche se extiende el acuífero Paraná, entre los 70 y 160 metros. Por su extensión, su fácil acceso mediante perforaciones, caudales y calidad química de sus aguas se ha convertido en el recurso hídrico subterráneo más explotado en el país, principalmente para consumo humano.

El acuífero o Paraná se encuentra aproximadamente entre los 70 y 160 metros por debajo del nivel del mar, suele estar semiconfinado a presión. Está compuesto principalmente por Arenas finas y fósiles marinos. Proporciona caudales altos, pero es de agua salada, a pesar de lo cual es explotado en algunas ocasiones para consumo industrial en lugares donde es más pronunciado el agotamiento o salinización del Puelche.

La sobreexplotación del agua subterránea ha sido una de las causas del ascenso freático, el cual a su vez ha incidido en los procesos de inundaciones, e incluso de rebalse de pozos negros. Esto tiene especial importancia en zonas de alta densidad poblacional y escaso acceso al saneamiento

3.5 MEDIO BIOLÓGICO

La zona del Proyecto se encuentra en la Ecorregión de la Pampa

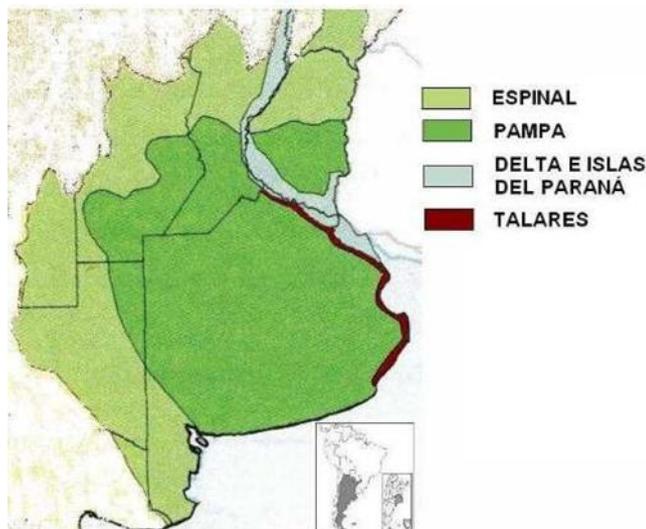


Ecorregiones de la Argentina. El punto naranja indica la zona del Proyecto

Según la clasificación de ecorregiones de Burkart et al. (1999), en la provincia de Buenos Aires se desarrollan 3 ecorregiones: la Pampa que abarca casi toda la provincia, Espinal en la parte sur y la ecorregión Islas y Delta del Paraná en la zona insular del río Paraná y de La Plata

El área de influencia del Proyecto RP1003 se encuentra en la ecorregión Pampa (subregión pampa húmeda), que, por su extensión, constituye el más importante ecosistema de praderas del país.

En el Área Metropolitana, la modificación de la cobertura original de vegetación - producto de actividades productivas, fundamentalmente agrícolas y urbanas, es casi completa



Distribución del Espinal, Pampa, Delta e Islas del Paraná y Talares. Mapa adaptado de Burkart et al. (1999). Fuente: Lic. Silvia S. Torres Robles

La llanura pampeana, por su parte, es una extensa llanura ubicada al SO del Río de la Plata, que comprende casi la totalidad de las provincias de Buenos Aires (salvo su extremo S), La Pampa (salvo su límite SO) y Córdoba (salvo una franja al NO); amplios sectores de las provincias de Santa Fe (mitad S) y San Luis (mitad S); y pequeñas porciones de las provincias de Santiago del Estero (límite S) y Mendoza (extremo E).

Esta área ha sufrido intensas modificaciones desde muy antiguo, que han implicado la sustitución de su vegetación natural por cultivos, praderas o montes forestales. Esto devino también en la pérdida de los hábitats de la fauna autóctona, que por otra parte ha sufrido una intensa presión de caza. También se ha desarrollado en la región un importante polo industrial que afecta en buena medida la calidad de las aguas y del aire de la región.

Las actividades productivas del hombre en la región han determinado la casi desaparición de los flechillares primitivos, sólo conserva una mayor naturalidad la vegetación de las zonas inundables no aprovechables para cultivos y las zonas ribereñas. Los montes plantados en las inmediaciones de las viviendas rurales o en el campo ofrecen un nuevo hábitat a las aves ya que son varias las especies que se refugian en ellos, y en algunos casos de especies nativas propias de formaciones arbóreas.

Flora

En el Área Metropolitana, la modificación de la cobertura original de vegetación - producto de actividades productivas, fundamentalmente agrícolas y urbanas- es casi completa.

La vegetación natural del área de la llanura pampeana donde están ubicados los Partidos de Merlo y Morón se encuentra muy modificada. La traza de la RP1003 transcurre en su mayor parte por zona urbana de baja densidad y en algunos tramos hay macizos sin urbanizar



Paisaje urbano en RP1003 a la altura de la calle Doblas



Paisaje de macizo s/urbanizar en RP1003 a la altura de la calle Lucero

De acuerdo al mapa fitogeográfico de la Provincia de Buenos Aires, elaborado por A. Cabrera (Schreiber, 1997), el Area Metropolitana de Buenos Aires está inscripta en el distrito oriental de la Provincia Pampeana, bajo la influencia del distrito de los talaes de la Provincia del Espinal. Se trata de una extensa llanura herbácea, con relieve poco accidentado y con pocos árboles, los que fueron plantados

En cuanto a las comunidades del distrito Pampeano Oriental, pueden observarse relictos de "Pseudoestepa graminosa climax" junto a las vías férreas y en campos poco pastoreados. Son pastizales que cubren suelos arcillo-limosos, ligeramente ácidos. La mayor parte de estos terrenos ha sido modificada por actividades agrícolas.

La vegetación está constituida por gramíneas cespitosas (0.50 m a 1 m de altura), en matas más o menos próximas entre sí. La cobertura del suelo oscila entre el 50 y el 100%.

Algunas especies de este pastizal son: la cortadera (*Cortadeira seollana*) la cebadilla criolla (*Bromus unioloides*), la flechilla (*Stipa neesiana*), el espartillo (*Spartina densiflora*) y otros.

Por otra parte, existen ambientes denominados genéricamente humedales, en las cercanías de los arroyos de poca corriente y en la cuenca alta del Reconquista.

Allí se encuentran distintas comunidades con presencia de juncos (*Scirpus californicus*), sagitarias (*Sagitaria montevidensis*) y otras especies



Otra comunidad presente es el de arboledas, producto de la forestación, en su mayor parte compuesta por especies exóticas, como el paraíso, el eucaliptus, la casuarina, el plátano, la morera y otros.

En la cuenca alta del Río Reconquista, se observan asociaciones de Talas (Celtis tala) y Espinillos (Acacia caven)



Reservas naturales:

Reserva Natural Urbana de Morón. Fuera del Área de Influencia directa del proyecto de la RP1003 se localiza esta reserva urbana en la localidad de Castelar (Coronel Arena 3202 y Prudán, Castelar Sur)

Tiene una superficie de 14,5 hectáreas, con sectores con muestras del pastizal pampeano, sectores de bosque nativo característicos de los talaes bonaerenses y bosques espontáneos o neo ecosistemas donde predominan las especies exóticas sobre las nativas

Fauna

La fuerte transformación a la que ha sido sometido el AMBA ha modificado y reducido la fauna autóctona. En primer lugar, la ictiofauna del Río Reconquista ha sido muy afectada, tanto en su cantidad como en su diversidad, por la contaminación.

Sin embargo, en su cuenca pueden encontrarse aún los siguientes peces: vieja de agua, dientudo, varias especies de bagres, pejerrey lacustre, sábalo, chanchita, limpiafondo, mojarra, tararira, anguila y varias especies de madrecitas. Los anfibios se encuentran entre los más perjudicados por las alteraciones del ambiente originario. Sobreviven, sin embargo, algunas especies de ranas, sapos y "ranitas de zarzal".



Finalmente, entre las aves, se han reconocido más de 180 especies en el área. De los vertebrados, éstas parecen ser el grupo que mejor se ha adaptado a los cambios en las condiciones ambientales (cabe recordar que la forestación y el embalse de la presa Ing. Roggero (ubicada en el partido de Moreno) también posibilitan una mayor diversidad de aves).

La mayoría habita áreas arboladas y arbustivas predominantemente en ambientes acuáticos. Del ámbito lacustre pueden señalarse: la garza blanca, la garza bruja, la garcita, el pato maicero y el biguá.

Fuera de este medio se destacan las siguientes especies: gorrión, chingolo, zorzal, cotorra, benteveo, ratona, hornero, calandria, tijereta, golondrina, paloma, tero, chimango, carancho, halcón, jilguero, cabecita negra, tordo, corbatita, pirincho, colibrí, lechuza, carpintero, cachirla, leñatero y otro.

FORESTACIÓN

OBJETIVOS

Mejorar los aspectos ambientales, viales y sociales, a través de los beneficios que brinda una adecuada arborización, producto de la compensación a la vegetación afectada por la construcción de obras.

DESARROLLO

La forestación del área de obra, adquiere relevancia y proporciona múltiples beneficios y servicios para su área de influencia, los que pueden ser divididos en dos tipos:

1. Ambientales

Desde el punto de vista ambiental, la forestación mejora las condiciones escénicas, paisajísticas y de adecuación de las obras, con fines múltiples; en particular de compensación de la vegetación afectada por la construcción de las obras.

Contribuye a mitigar el impacto ambiental (ruido, polución, contaminación visual) que producen los vehículos que transitan sobre el camino, mediante la forestación y parquización de las áreas verdes que pertenecen a las mismas, beneficiando tanto a los usuarios como a las comunidades involucradas en la misma, mejorando su fisonomía, brindando a las localidades un aspecto más moderno, y mitigando los efectos negativos

Además, contribuyen a mantener la biodiversidad de especies, dando protección a aves y especies menores que se refugian y anidan en los árboles incorporados.

Aporta al control de la erosión de los suelos, tanto eólica como hídrica, que en muchos casos adquiere relevancia porque esto evita daños en el material de base del camino, debido a que se originan pequeñas cárcavas, que avanzan arrastrando material hacia las partes bajas, y llegando a originar fisuras, que con el paso de vehículos de gran porte, terminan dañando el pavimento.

2. Viales.

El principal beneficio del punto de vista vial, es contribuir a la seguridad del tránsito.

Sirven como señalamiento vivo a mucha distancia, Esta función también adquiere relevancia en días u horarios de escasa visibilidad (nieblas, atardecer, llovizna, etc.).

La incorporación de especies arbóreas, recrea el paisaje original, estimulando al que conduce, y creando un marco estético agradable.

Constituye una cortina "ataja-vientos" importante, que minimiza los efectos de fuertes vientos laterales, temporales, etc. Evita el encandilamiento interceptando rayos de sol rasantes, tanto al amanecer como al atardecer.

Asimismo, la incorporación de arbolado en sectores urbanos genera una serie de beneficios sobre el ambiente como la proporción de hábitat, alimento y protección para animales, aumentando la biodiversidad urbana; la captura de dióxido de carbono (CO₂) contribuyendo a la mitigación del cambio climático; la disminución de la temperatura del aire; la disminución de la cantidad de contaminantes atmosféricos y partículas finas mejorando la calidad del aire; y la regulación del flujo del agua y el escurrimiento superficial.

CRITERIOS DE REFORESTACIÓN

Se parte de una situación inicial con una ruta, cuya vegetación es prácticamente nula en algunas zonas, sobre todo en la entrada a Predio Empresa Línea 216 SAT transporte a viendo algo más de vegetación baja a la altura de la Alcantarilla transversal existente en el Arroyo Las Víboras, Merlo, en los Frentistas zona próxima a RP 21 (Inicio de tramo), Merlo, donde se observan algunos ejemplares arbóreos de Alamos Sp, ver imágenes



Frentista zona próxima a RP 21 (Inicio de tramo), Merlo, donde se observan algunos ejemplares arbóreos de Alamos Sp.

METODOLOGÍA

Se propone reponer con flora autóctona y algunos de manera similar a la que existía antes de la ejecución del desbosque, disponiendo la misma en distintos bosquecillos, tratando de reproducir la disposición que tenía la flora en la zona de camino.

Se tomó como criterio principal de selección de especies a plantar, especies nativas con floración vistosa. Se eligieron nativas debido a que estas tienen una serie de beneficios entre los cuales se pueden mencionar una mayor adaptación al clima y al suelo necesitando un menor requerimiento de cuidado y mantenimiento. Asimismo, estas especies funcionan como hábitats para la fauna autóctona ayudando a la conservación de la biodiversidad, y al tener flores atraen polinizadores, siendo la polinización un servicio ecosistémico esencial. Las especies elegidas para plantar podrían ser, árboles; -Jacaranda mimosifolia (jacaranda), Peltophorum dubium (ibira pita) Erythrina crista-galli (Ceibo), Ceiba speciosa (Palo Borracho) y Melia azedarach (Paraíso), Fraxinus excelsior (Fresno) y Salix babylonica (Sauce llorón); arbustos podrían ser -Lantana cámara (bandera española) y Lantana montevidensis (Verbena), como herbáceas Nassella tenuissima (Stipa) y Sisyrinchium macrocephalum (Sisyrinchu).

PLANTACIÓN DE ESPECIES ARBOREAS

Los árboles plantados serán seleccionados en base a su forma, con el tronco recto, sin lesiones ni enfermedades, garantizando, de esta manera, el óptimo desarrollo de estos hasta la entrega final de la obra.

Los árboles y plantas por proveer deberán contar con la altura (medida desde el cuello de raíz hasta el ápice del tronco principal o líder) y el tamaño adecuado.

La época de plantación se llevará a cabo entre los meses de Octubre y Noviembre, lo que asegurará el enraizamiento, y posterior brotación de la planta.

Además, es aconsejable reforestar con árboles crecidos de una edad aproximada de 2 años, para que estén más fuertes y con un sistema radicular bien desarrollado, para que no puedan ser afectados por los animales que viven en la zona, y tengan un rápido desarrollo, complementado con podas que le brinden la forma adecuada.

MANEJO DE LA PLANTACIÓN

- Los hoyos donde se implantará cada ejemplar se llenará con suelo vegetal de primer horizonte de primera calidad. Sus dimensiones serán tales que les permita a las raíces acomodarse y extenderse en forma natural, sin doblarse o torcerse, con una profundidad mínima de 40cm. Los lados serán rectos, el fondo será plano y se rellenará con suelo vegetal unos 15cm.
- El cuello de los árboles quedará a nivel del suelo. Luego de la ubicación del ejemplar en el hoyo, se agregará la tierra preparada para rellenarlo y se compactará en forma pareja y adecuada alrededor del tronco con los pies. Se conformará una palangana de tierra con borde de 10cm de altura y un diámetro de 1m. El tronco del ejemplar se mantendrá en posición perfectamente vertical.
- La fertilización inicial se realizará con fertilizante (NPK), comercialmente aprobado, mezclándolo con la tierra preparada.
- Todos los ejemplares estarán perfectamente tutorados. Estos serán de madera, de sección suficiente para soportar vientos y otorgarles adecuada sujeción y verticalidad a las plantas. Contarán con sus correspondientes ataduras con cinta ancha de plástico que no dañe el tronco. La altura de los tutores será mayor a 1.5m (0,3m enterrado y 1,2m sobre el nivel del suelo) para sobrepasar a las plantas y garantizar la rectitud del tronco durante su desarrollo.
- Se asegurará el riego sistemático de la totalidad de los árboles con agua apta para tal fin. Se realizará un riego inicial en el momento de la plantación, dejando al estado hídrico del suelo en capacidad de campo (entre 20 y 30 litros). A partir del riego inicial, la periodicidad de los riegos posteriores dependerá de las lluvias, temperatura ambiente y especie. De acuerdo con el balance hídrico de la zona (negativo), se estima riegos cada 10 días, a manera de mantener el estado hídrico de las plantas en óptimas condiciones hasta asegurar el enraizamiento y brotación. Luego la frecuencia será menor de acuerdo con las lluvias y temperaturas, y se procederá a regar siempre que el tenor de humedad del suelo sea menor al requerido por la planta.
- Se controlará la presencia de insectos y plagas combatiéndolos de inmediato con productos adecuados de comprobada eficiencia.
- Se realizará el control de malezas en áreas adyacentes a los árboles dependiendo del tipo y cantidad de maleza existentes y se procederá periódicamente al carpido alrededor de las plantas, evitando ocasionar daños a los troncos ni a las raíces de los ejemplares plantados y existentes.

MANTENIMIENTO DE LA PLANTACIÓN

Comprenderá las siguientes tareas fundamentales, y toda otra acción que fuera necesaria para el mantenimiento saludable de la plantación

Riegos

Posteriormente al riego inicial se realizarán riegos de acuerdo con la periodicidad que requieran las especies. No obstante, se procederá a regar siempre que el tenor de humedad del suelo, sea menor al requerido por la planta, aún cuando deba modificarse la periodicidad sugerida, agregándose riegos adicionales a los previstos.

Se deberá garantizar la provisión de agua apta para riego con bajo contenido de sales para garantizar que la misma no sea perjudicial para los árboles, arbustos y herbáceas plantadas. Tanto para los árboles como para las plantas se recomienda regar durante la mañana temprana. Los árboles requieren de riego regular profundo hasta que echen buenas raíces. Para lograr humedecer el pan de raíces y sus alrededores es necesario dejar que la manguera riegue con lentitud la base del árbol durante unos cinco a diez minutos, debiéndose hacer de manera lenta. La frecuencia de riego recomendada es de dos o tres veces por semana durante la primera semana de plantación, considerando 3 a 5 litros de agua en épocas de calor moderado para los árboles, aumentando esta cantidad en casos de calor excesivo. Desde la segunda a la cuarta semana post plantación se deberán regar 1 vez por semana. Luego, se deberán regar según la estación considerada: durante el verano 3 veces por semana, 1 vez por semana durante la primavera y el otoño, y 1 vez cada 15 días durante el invierno. Los arbustos y las herbáceas se deberán regar con la misma frecuencia que la indicada para los árboles. Se deberá evitar el contacto del agua con las hojas de las plantas, particularmente si los riegos se realizan durante las horas de mayor exposición solar para evitar la proliferación de enfermedades y plagas en las hojas, y quemaduras.

Control de Insectos y plagas

Verificada la presencia de cualquier insecto perjudicial o cualquier plaga, deberán ser combatidos y controlados de inmediato con productos adecuados de comprobada eficiencia, aprobados por autoridad competente.

Extirpación de malezas

Se deberá realizar periódicamente el control de malezas en las áreas adyacentes a los árboles.

Estas intervenciones dependerán del tipo y cantidad de malezas existentes.

Remoción del terreno

Periódicamente se procederá a efectuar la remoción del terreno o carpido alrededor de las plantas. En la ejecución de esta tarea se prestará especial atención en no ocasionar daños a los troncos ni a las raíces de los ejemplares plantados y existentes.

Verificación y mantenimiento del tutorado

Durante todo el período de mantenimiento se deberá verificar que el tutorado de los ejemplares plantados cumpla eficientemente su objetivo.

Reposición

Se llevará a cabo la reposición de ejemplares que por cualquier circunstancia natural o accidental, se hubieren destruido, secado, o que hubieren perdido su potencial, asegurando que los plantines puestos en terreno se mantengan vivos, sanos y con desarrollo normal hasta la entrega de la obra.

Requisitos a cumplir por el personal actuante

La Contratista deberá contar con un profesional con título universitario de Ingeniero Forestal, Agrónomo o profesional de carreras afines con experiencia de por lo menos 5 años en arbolado urbano, plantación de árboles, ejecución de canteros y parquización. Tendrá bajo su responsabilidad la implementación del presente Plan de Forestación desde el inicio hasta el mantenimiento de lo plantado, comprendiendo todas las actividades requeridas dentro de las especificaciones técnicas incluidas en este documento.

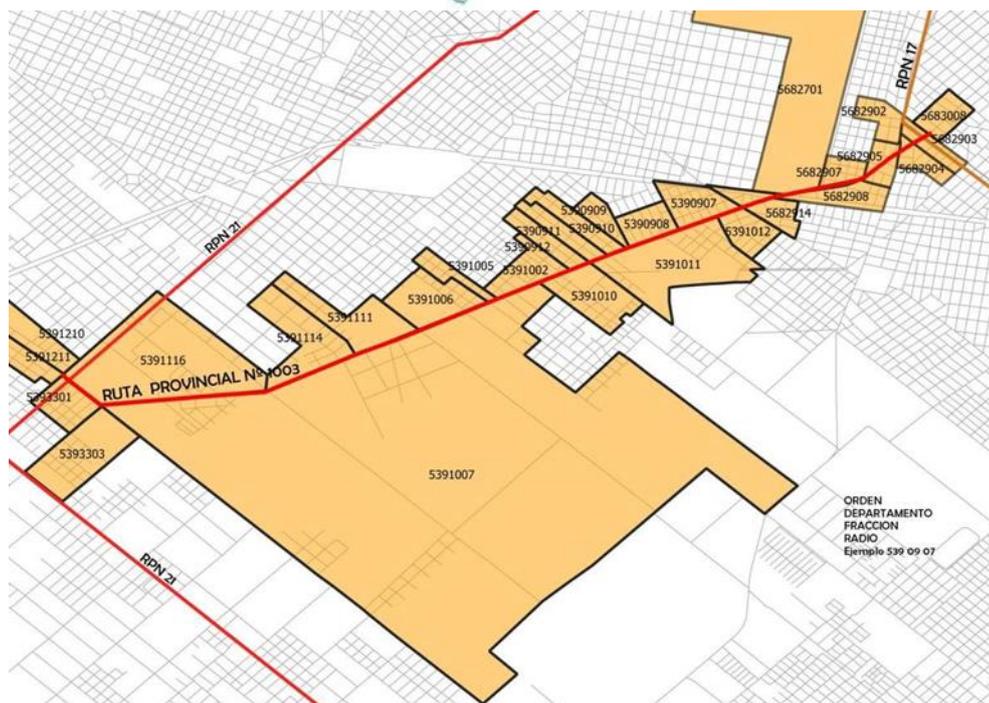
En cuanto a la fauna, puede decirse que los componentes autóctonos se encuentran muy mermados debido principalmente a la modificación del hábitat, y al sitio netamente urbanizado, estando ausentes mamíferos y reptiles relativamente grandes y siendo la diversidad de todos los grupos de animales mucho menor que en un ambiente prístino. Es esperable la presencia de micromamíferos (de los Ordenes Rodentia y Chiroptera principalmente), reptiles pequeños (Familias Lacertidae y Gekkonidae principalmente), anfibios anuros y aves generalistas, adaptadas a la presencia humana.

3.6 MEDIO SOCIOECONÓMICO

Población

Merlo y Morón son dos de los 135 partidos en que se divide territorialmente y políticamente la provincia de Buenos Aires. La R.P. N°1003 es una ruta de 8,00 km de extensión que discurre en su mayor parte en el partido de Merlo y un pequeño tramo en el partido de Morón. En la figura que se presenta a continuación se indican los radios censales que bordean la RP1003, lo que permite obtener información censal en el área de influencia directa del proyecto. Cada radio censal se identifica con un número compuesto por tres ítems:

- Los tres primeros dígitos dan cuenta del partido, el 539 corresponde a Merlo y el 568 a Morón.
- Los dos dígitos que siguen corresponden a la fracción censal
- Los dos últimos dígitos identifican al radio censal



Radios censales aledaños a la traza de la RP1003. Fuente: elaboración propia en base a Censo 2010

Los datos que se presentarán a continuación corresponden al Censo 2010 porque a raíz de la pandemia de COVID-19 no se realizó el Censo de Población 2020 y por consiguiente no se cuenta con la información correspondiente.

La provincia de Buenos Aires contaba con 15.625.084 habitantes, de acuerdo al censo del año 2010. Para el mismo año, el partido de Merlo tenía una población de 528.494 habitantes y el partido del Morón 321.109 habitantes.

Tabla 2: Merlo y Morón . Evolución de la población. Años 2001-2010				
Jurisdicción	Población		Variación absoluta	Variación relativa (%)
	2001	2010		
Total provincia Buenos aires	13.827.203	15.625.084	1.797.881	13
24 partidos GCBA	8.684.437	9.916.715	1.232.278	14,2
Merlo	469.985	528.494	58.509	12,4
Morón	309.380	321.109	11.729	3,70

Fuente: Censos de población 2001 y 2010. INDEC

Merlo tuvo un aumento poblacional de 12,4% con relación al conteo censal anterior, superando en dos puntos a la media del GCBA e igualando prácticamente al de la provincia de Buenos Aires, Morón por el contrario tuvo una variación intercensal mucho menor que ambos, alcanzando sólo un 3,7 % (tabla 2).

La prov. de Buenos Aires tiene una proyección para el año 2020 de 17.541.141 habitantes (12,26% más, respecto al 2010), mientras que Merlo tiene una proyección de 606.413 habitantes (14,7 % más que en 2010) y Morón una de 318.632 habitantes (-0,8 % que en 2010) para el mismo año (tabla 3).

Analizando las proyecciones realizadas por el INDEC se observa que tanto la provincia de Buenos Aires como Merlo tienen proyectados un incremento de poblacional del 5% en el período 2020-2025. Por el contrario, para Morón se prevé un decrecimiento poblacional del 1% para ese mismo período (tabla 3).

Tabla 3: Merlo Y Morón. Proyección de la población. Años 2020-2025								
Jurisdicción	Población proyectada por año						Incremento poblacional 2020/2025	Incremento % 2020/2025
	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Prov.Buenos Aires	17.541.141	17.709.598	17.875.743	18.039.509	18.200.851	18.359.753	818.612	5
Merlo	606.413	613.509	620.307	626.975	633.540	639.681	33.268	5
Morón	318.632	318.104	317.584	317.073	316.559	316.073	-2.559	-1

Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC 2013

La población asentada en el área de influencia directa (AID) de la RP1003 era de 35.407 habitantes conforme al Censo 2010. Los dos partidos en conjunto tienen una población de 779.365, por lo que la población localizada en el AID representa el 4,5 % de este total (tabla 4).

Tabla 4. Merlo y Morón. Población por radio censal en AID de la RP1003. Año 2010				
PARTIDO	DEPTO.	FRACCIÓN	RADIO	POBLACIÓN
Merlo	539	33	1	1.134
Merlo	539	33	3	1.140
Merlo	539	12	11	1.071
Merlo	539	12	10	1.295
Merlo	539	11	16	1.470
Merlo	539	11	14	1.655
Merlo	539	11	11	1.345
Merlo	539	10	6	924
Merlo	539	10	5	724
Merlo	539	10	2	1.520
Merlo	539	9	11	50
Merlo	539	9	10	1.552
Merlo	539	9	9	295
Merlo	539	9	8	1.724
Merlo	539	9	7	2.167
Morón	568	29	14	1.043
Morón	568	27	1	53

Morón	568	29	8	1.087
Morón	568	29	7	1.155
Morón	568	29	5	913
Morón	568	29	3	907
Morón	568	29	4	1.027
Morón	568	30	8	1.259
Merlo	539	10	12	1.882
Merlo	539	10	11	1.585

El Gran Buenos Aires tiene una superficie exigua de 3.680 km² y una densidad de población de 2.694,8 habitantes por Km², en un espacio territorial que ocupa el 1,20% de la superficie total de la provincia de Buenos Aires (307.571 km²) y concentra el 63,47% de la totalidad de habitantes de la provincia (tabla 5).

Merlo tiene una densidad de 3109hab/km² superior a la media que registra el total de los 24 partidos del GBA. Morón tiene una densidad de población aún mayor que Merlo, superado ampliamente la media del GBA. La superficie de ambos representa el 6,14 % del total de los 24 partidos del GBA.

Tabla 5: Merlo y Morón. Densidad de población 2010			
Jurisdicción	Población	Superficie	Densidad de población
	hab.	km ²	hab/ km ²
Total prov. Buenos Aires	15.625.084	307.571	50,7
24 partidos GCBA	9.916.715	3.680	2.694,80
Merlo	528.494	170	3.109,00
Morón	321.109	56	5.734,00
Fuente: Censo de población 2010. INDEC			

La estructura poblacional del Partido Merlo es joven y se integra con un 27,6 % de menos de 14 años, con una Población económicamente Activa (PEA) también elevada, 64,6 % y un 7,7% de Adultos mayores. (Tabla 6).

En el caso de Morón, la PEA es aún más elevada que en Merlo, alcanzando el 65,5 %. Cabe notar que se diferencia de este partido en cuanto a la participación de la población de más de 65 años que alcanza al 14,7 %, superior a la media de la provincia y casi el doble de la de Merlo.

En el marco del Gran Buenos Aires, Merlo ocupa el puesto 19º en cuanto a la participación de mayores de 65 años en la estructura poblacional, el 6º en la participación de los de hasta 14 años y el lugar 19 en la participación de la franja entre 15 y 65 años.

Por el contrario, Morón ocupa el 3er. lugar, en cuanto a la participación de mayores de 65 años en la estructura poblacional, el puesto 23 en la participación de los de hasta 14 años y el 5º lugar en la participación de la franja entre 15 y 65 años.

Tabla 6 : Merlo y Morón Estructura de población 2010					
Jurisdicción	población según grupo de edad				
	Población de 0-14 años	Población de 0-14	Población de 15-64 años (PEA)	Población de 15 a 64 (PEA)	Población de 65 años y más
	%		%		%
Prov. BS. As.	24,8	3.876.553	64,5	10.077.275	10,7
Merlo	27,6	146.004	64,6	341.651	7,7
Morón	19,6	62.978	65,5	210.170	14,9

Fuente: Censo de población 2010. INDEC

Respecto del lugar de nacimiento de la población se observa que el 5,9 de la población de Merlo y el 5,6 de la de Morón nacieron en el extranjero, valores muy semejantes entre sí. Mientras que el 84 % de la población de Merlo nació en países limítrofes de América, en Morón solo lo hizo el 45 %.

Donde guardan similitudes ambos partidos es con respecto a los registros porcentuales de los nacidos en países de América no limítrofes, Merlo con un 5% y Morón con un 6 %.

Nuevamente los dos municipios se diferencian marcadamente respecto de los nacidos en Europa. En Merlo sólo un 11% nació en ese continente, mientras que en Morón lo hizo el 45 %, lo que implica una brecha de 34 puntos porcentuales (tabla 7).

Tabla 7. Población nacida en el extranjero. Año 2010					
Partido	Población nacida en el extranjero	América (países limítrofes)	América (países no limítrofes)	Europa	Otros
Prov. Bs.As.	941.941	667.663	88.897	175.796	9.585
Prov. Bs.As.(%)		71	9	19	1
Merlo	31.143	26.066	1.461	3.452	164
Merlo (%)		84	5	11	1
Morón	17.968	8.110	1.069	8.516	273
Morón (%)		45	6	47	2

Fuente: Censo de Población 2010. INDEC

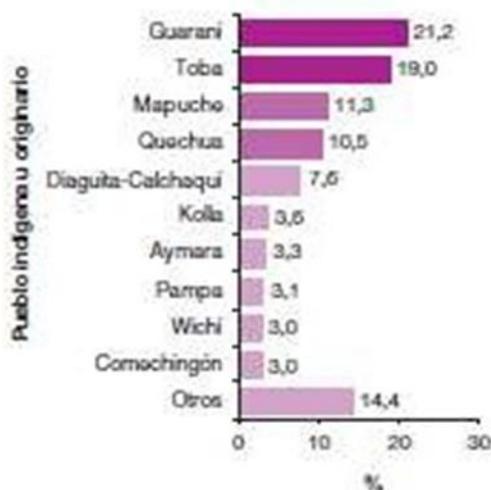
Pueblos originarios

La población que se reconoce perteneciente a un pueblo indígena está clasificada en base al criterio de autorreconocimiento, independientemente de si tiene ascendencia indígena o no. El 93,4% de la población que se reconoce perteneciente a un pueblo indígena descende de ese pueblo indígena en primera generación por parte de padre y/o de madre. (INDEC. Encuesta Complementaria de Pueblos Indígenas (ECPI) 2004-2005)

En la República Argentina en el año 2010 la población originaria era de 955.032 personas que representan el 2,38 por ciento del total de la población y forman parte de los 31 pueblos indígenas distribuidos en el país. Los pueblos registrados son: Atacama, Ava Guaraní, Aymara, Chané, Charrúa, Chorote, Chulupi, Comechingón, Diaguita-Calchaquí, Guaraní, Huarpe, Kolla, Lule, Maimará, Mapuche, Mbyá Guaraní, Mocoví, Omaguaca, Ona, Pampa, Pilagá, Quechua, Rankulche, Sanavirón, Tapiete, Tehuelche, Toba (Qom), Tonocote, Tupí Guaraní, Vilela, Wichí, entre otros.

El refuerzo de la presencia de población indígena en CABA y el AMBA se da desde por lo menos, la década de 1960. Las sucesivas oleadas migratorias se dieron como consecuencia de la histórica expropiación territorial en sus provincias de origen, la crisis de las economías rurales, la expansión de la frontera agropecuaria y el quiebre de las economías regionales, todo ello propició la migración a la RMBA con el objetivo de mejorar las condiciones socioeconómicas e integrándose al tejido social preexistente. Por lo general se asentaron en los barrios ubicados en la zona suroeste de la ciudad de Buenos Aires y zona sur de gran Buenos Aires.

El 1,9% de la población de los 24 partidos del Gran Buenos Aires (GBA) se reconoce indígena. Se trata de 186.640 personas sobre un total de 9.916.715 habitantes. Ese porcentaje es inferior a la media nacional de 2,4%. El 21,2% de esos 186.640 habitantes se autorreconoció perteneciente al pueblo Guaraní, el 19% al Toba, el 11,3% al Mapuche, el 10,5% al Quechua y el 7,6% al Diaguita-Calchaquí (Gráfico 1)



A continuación, se presenta una síntesis con las principales características de los pueblos originales en los 24 partidos del GBA, según el Censo 2010 del INDEC:

□ Según los resultados del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, el total de la población de la región Metropolitana es de 12.806.866 personas, de las cuales 248.516 se autorreconocen como descendientes de, o pertenecientes a un pueblo originario y representan el 26% de la población originaria del país.

- En la región Metropolitana hay una gran dispersión de pueblos indígenas provenientes de todo el país y de países limítrofes. Los pueblos indígenas con mayor proporción son el Quechua y el Guaraní, seguidos por los pueblos Aymara, Toba y Mapuche.
- En relación a la migración, un importante porcentaje de población originaria de la región nació en otro país (15%) y en el caso de los nacidos en Argentina, el 38,8% declaró haber nacido en otra provincia.
- Las tasas de analfabetismo son las más bajas del país y prácticamente idénticas entre la población total y la población originaria. Tampoco hay diferencias sustanciales entre varones y mujeres.
- La asistencia actual a establecimientos educativos es prácticamente total para la población de 6 a 14 años de edad, en la población originaria y en la población total de la región. El porcentaje de población que asiste a establecimientos educativos entre los 15 a 17 años es superior al 90% para la población total y la población originaria.
- La desocupación en la población originaria es levemente mayor que en la población total de la región siendo del 6,9% y del 5,8% respectivamente. Entre las mujeres, la desocupación es siempre levemente mayor que entre los varones.
- Los niveles de cobertura previsional son altos, para la población total de la región es del 92% y para la población indígena es del 87,9%.
- En relación al combustible utilizado para cocinar, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se observan los porcentajes más altos de gas de red, el 92,2% del total de los hogares y el 82,3% en los hogares indígenas.
- En el Gran Buenos Aires los niveles de utilización de gas de red son inferiores, 65,7% para la población total del GBA y 60,1% para la población indígena del GBA. Los hogares que no utilizan gas de red, en su mayoría, utilizan como combustible para cocinar gas en garrafa.
- Por último, los porcentajes de procedencia del agua en los hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires también presentan diferencias, con coberturas de red pública superiores al 99% en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del 70% en el GBA, sin diferencias entre la población total y la población originaria

No se encontraron datos específicos que identifiquen comunidades de pueblos originarios en los partidos de Merlo y Morón, según la definición siguiente: Las comunidades indígenas son definidas como conjuntos de familias que se reconocen como tales por descender de poblaciones que habitaban el territorio nacional en la época de la conquista o colonización e indígenas o indios (Alanda y Victoria, 2016).

En el partido de Morón en agosto de 2015 se inauguró el "Espacio por la Memoria de los Pueblos Originarios", en el predio Gorki Grana, donde se encuentra la mansión Seré, ex centro clandestino de detención, ubicado en la localidad de Castelar, con la intención de generar un punto de referencia y difusión de las iniciativas, problemáticas y saberes ancestrales.

Necesidades básicas insatisfechas

El concepto de necesidades básicas insatisfechas (NBI) permite la delimitación de grupos de pobreza estructural y representa una alternativa a la identificación de la pobreza considerada únicamente como insuficiencia de ingresos. Por medio de este abordaje se identifican dimensiones de privación absoluta y se enfoca la pobreza como el resultado de un cúmulo de privaciones materiales esenciales.

Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas son aquellos que presentan al menos una de las siguientes condiciones de privación:

NBI 1. Vivienda: es el tipo de vivienda que habitan los hogares que moran en habitaciones de inquilinato, hotel o pensión, viviendas no destinadas a fines habitacionales, viviendas precarias y otro tipo de vivienda. Se excluye a las viviendas tipo casa, departamento y rancho.

NBI 2. Condiciones sanitarias: incluye a los hogares que no poseen retrete.

NBI 3. Hacinamiento: es la relación entre la cantidad total de miembros del hogar y la cantidad de habitaciones de uso exclusivo del hogar. Operacionalmente se considera que existe hacinamiento crítico cuando en el hogar hay más de tres personas por cuarto.

NBI 4. Asistencia escolar: hogares que tienen al menos un niño en edad escolar (6 a 12 años) que no asiste a la escuela.

NBI 5. Capacidad de subsistencia: incluye a los hogares que tienen cuatro o más personas por miembro ocupado y que tienen un jefe no ha completado el tercer grado de escolaridad primaria.

Comparando el registro de hogares con NBI de Morón con los registros correspondientes a los restantes recortes territoriales consignados en la Tabla 8, podemos observar que el porcentaje es menor en todos los casos. La brecha más grande, 8 puntos porcentuales, se muestra con el partido de Merlo, le sigue una brecha de, 5,7 puntos porcentuales, con el total de 24 partidos y la más estrecha con la provincia de Buenos Aires que es de de 4,6 puntos.

Comparando el registro de hogares con NBI de Merlo con los registros correspondientes a los restantes recortes territoriales consignados en la Tabla 8, podemos observar que el porcentaje es superior en todos los casos. Como ya se mencionara, la brecha más grande, 8 puntos porcentuales, se muestra con el partido de Morón, le sigue una brecha de 3,4 puntos porcentuales con la provincia de Buenos Aires y la más estrecha con los 24 partidos que conforman GCBA que es superior por un poco más 2 puntos.

Tabla 8. Merlo y Morón. Hogares con NBI. 2010				
Hogares	Prov. Bs.As.	24 partidos GBA	Merlo	Morón
Total hogares	4.789.484	2.934.373	147.716	106.902
Hogares co NBI	390.090	271.043	16.969	3.766
% hogares con NBI	8,1	9,2	11,5	3,5

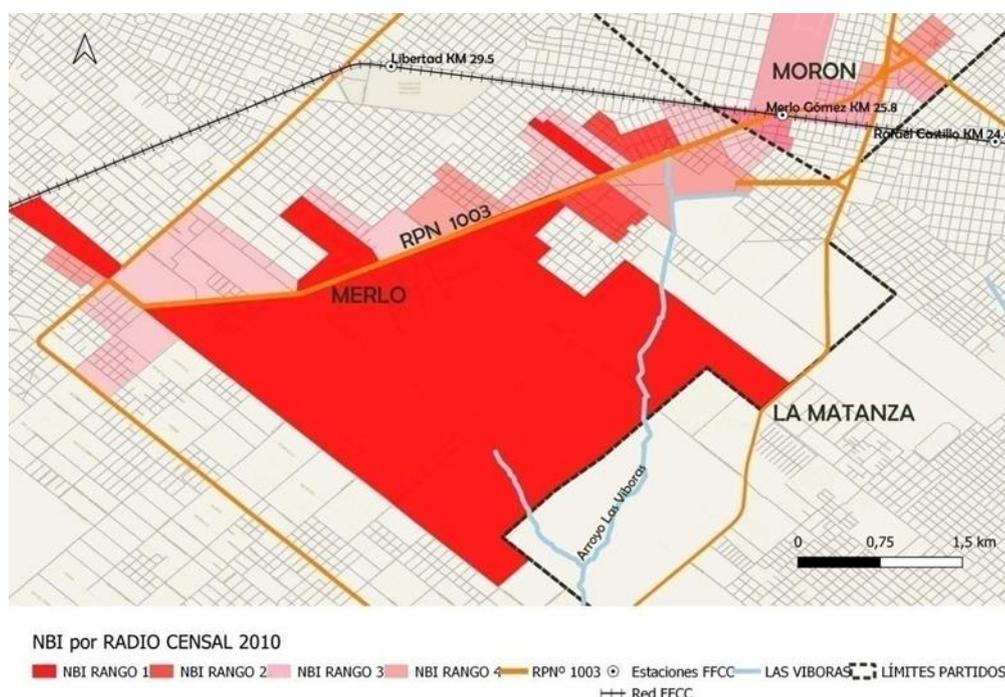
Fuente:Elaboración propia sobre datos del INDEC. Censo Nacional de Población 2010.

En la tabla 9 se presenta el registro de hogares con NBI en los radios censales aledaños a la RP1003. Se observa la gran disparidad y heterogeneidad de los valores de NBI entre radios. El valor porcentual de menor rango corresponde al radio 3 de la fracción 29, en Morón. Este valor supera en 3,84 puntos porcentuales a la media del partido de Morón (NBI 3,5 %). En el radio 7 de la fracción 10, en Merlo se da el mayor valor de NBI con un 30,68%, que supera en casi 20 puntos a la media del partido. Estos valores de NBI% dan cuenta de grupos de pobreza estructural localizados en áreas aledañas a la RP1003

Tabla 9. Merlo y Morón. NBI% por radio censal en AID de la RP1003. Año 2010				
Partido	Fracción	Radio	Hogares	NBI %
568	29	3	259	7,34
539	10	6	267	8,61
539	10	5	231	8,66
568	29	5	263	8,75
568	30	8	380	8,95
539	10	11	445	9,44
539	12	11	300	9,67
568	29	8	280	10,71
539	10	12	508	11,02
539	9	10	388	11,60
568	29	4	287	12,20
539	10	2	381	12,34
568	27	1	15	13,33
539	11	11	327	13,49
539	33	1	332	13,55
539	33	3	295	13,90
539	11	16	409	13,94
539	9	7	571	14,01
568	29	7	334	14,07
568	29	14	262	14,12
539	9	12	371	14,29
539	10	10	494	15,59

539	9	8	447	17,23
539	9	9	92	18,48
539	11	14	440	20,68
539	12	10	337	23,44
539	9	11	191	24,08
539	10	7	717	30,68
Total			9623	
Fuente: Elaboración propia en base a Censo población 2010. INDEC				

Distribución territorial de los hogares con NBI a lo largo de la traza de la RP1003



Distribución territorial de los hogares con NBI a lo largo de la traza de la RP1003

Alfabetismo

Tanto en la provincia de Buenos Aires en su totalidad como en los 24 partidos que pertenecen al GBA, menos del 1,5% de la población de 10 años y más son analfabetos. En ambos casos la proporción de varones y mujeres que pertenecen a este grupo es similar, aunque las mujeres superan levemente en número a los varones

En la provincia de Buenos Aires de un total de 179.008 analfabetos el 50,45% son de sexo femenino y en el GBA el porcentaje asciende al 52,73% (tabla 10)

Tabla 10 : Merlo y Morón. Población de 10 años y más por condición de analfabetismo y sexo							
Jurisdicción	Población de 10 años y más	Total analfabetos	Total analfabetos (%)	Varones analfabetos	Varones analfabetos (%)	Mujeres analfabetas	Mujeres analfabetas (%)
Prov. BS. As.	13.044.694	179.008	1,37	88.705	49,55	90.303	50,45
24 partidos GBA	8.259.132	117.225	1,42	55.416	47,27	61.809	52,73
Merlo	431.417	6.116	1,42	2.980	48,72	3.136	51,28
Morón	278.952	2.111	0,76	909	43,06	1.202	56,94

Fuente: Censo de población 2010. INDEC

Merlo tiene características similares a las de la totalidad del GBA, que presenta un promedio de 1,42% de la población de 10 años y más en condición de analfabetos. La tasa de analfabetismo de Morón (0,0076) es significativamente inferior a la que se registra en la provincia de Buenos Aires y los 24 partidos del GBA. El porcentaje de analfabetos del municipio es inferior al 1%.

Al igual que en el resto de la provincia de Buenos Aires y en el total del GBA, tanto en Merlo como en Morón, las mujeres en situación de analfabetismo superan en número a los varones, siendo más amplia la brecha en este último partido.

Situación habitacional

El tipo de vivienda predominante en el partido de Merlo es la casa (89,86%), seguido por los departamentos (4,84%) y el 5,31% corresponde a vivienda deficiente (tabla 11).

Tabla 11: Merlo y Morón. Situación habitacional. Tipología de vivienda.2010							
Partido	tipo de vivienda						Total viviendas
	Casa	%	Departamento	%	Rancho, casilla y viv.deficiente	%	
24 partidos GBA	2.466.557	82,29	410.004	13,68	120.733	4,03	2.997.294
Merlo	132.286	89,86	7.121	4,84	7.814	5,31	147.221
Morón	95.060	81,04	20.618	17,58	1.625	1,39	117.303

Fuente: Elaboración propia sobre datos Censo nacional de Población. INDEC 2010

Comparado con las cifras que arroja el Censo 2010 para los restantes recortes territoriales, se observa que el porcentaje de casas es escasamente superior en 1,25 en puntos porcentuales con relación a los 24 partidos del GBA, siendo la brecha muy superior con Morón (7,57) puntos porcentuales. En tanto que para la categoría departamento, el registro es significativamente menor en Merlo que en todos los otros casos, siendo la brecha con Morón de 12,74 puntos porcentuales y con los 24 partidos del GBA de 8,84 puntos (Tabla 11).

Desarrollo productivo y económico

A continuación, se presenta información relacionada con condiciones laborales de los partidos de Merlo y Morón, así como una síntesis de las actividades productivas y económicas que se desarrollan en los mismos.

Desempleo

Los datos de desempleo relevados por el último Censo por el INDEC datan del año 2010. En la tabla 12 se presentan los datos para los partidos de Merlo y Morón.

Morón tiene una población 14 años y más de 259.566 individuos. De ellos el 31,8% conforman la población inactiva, un registro levemente superior al total de 24 partidos del GBA y similar al total que registra la provincia de Buenos Aires.

Tabla 12. Merlo y Morón. Población de 14 años y más en viviendas particulares, situación de ocupación y condición de actividad. 2010								
Indicadores socio laborales	Prov. Bs.As.		24 partidos GBA		Merlo		Morón	
	v. absoluto	%	v. absoluto	%	v. absoluto	%	v. absoluto	%
Población de 14 años y más en viviendas particulares	11.888.170	-----	7.552.415	-----	391.593	-----	259.566	-----
Población económicamente activa	8.113.440	68,2	5.224.668	69,2	265.667	67,8	176.936	68,2
Ocupada	7.623.930	94,0	4.894.739	93,7	247.159	93,0	166.361	94,0
desocupada	489.510	6,0	329.929	6,3	18.508	7,0	10.575	6,0
Población económicamente activa NO	3.774.730	31,8	2.327.747	30,8	125.926	32,2	82630,0	31,8

Fuente:Elaboración propia sobre datos del INDEC. Censo Nacional de Población 2010.

La población económicamente activa, presenta un registro de ocupación del 94%, por lo tanto, una desocupación que ronda los 6 puntos porcentuales. Estos datos son coincidentes con los consignados, los 24 partidos del GBA y la provincia.

Merlo tiene una población 14 años y más de 391.593 individuos. De ellos el 32,2% conforman la población inactiva, un registro levemente superior a los correspondientes al total de 24 partidos del GBA y similar al total que registra la provincia de Buenos Aires.

La población económicamente activa, presenta un registro de ocupación del 93%, la y la desocupación que ronda los 7 puntos porcentuales. Estos datos son levemente inferiores con los consignados para los 24 partidos del GBA y la provincia.

Los datos consignados precedentemente han cambiado en los últimos años, incrementándose en forma notable el desempleo. En este sentido se presenta un extracto de un informe de setiembre de 2020 del Observatorio de la Deuda Social (ODS) de la Universidad Católica Argentina (UCA) que da cuenta de este fenómeno crítico:

“El escenario ASPO-COVID-19 tuvo en la Argentina un fuerte efecto regresivo sobre el nivel de actividad y el empleo..... Entre 2011 y 2017, a un año de crecimiento le siguió otro de caída, para luego convertirse en un tobogán. Así, en 2018 el PBI cayó 2,6%, en 2019 2,1% y en 2020 retrocedió en el primer trimestre de 2020 un 5,2% interanual. Las fuentes especializadas coinciden en proyectar una caída superior al 10% para final de año.

En este marco, en relación con el mercado laboral, el desempleo pasó del 7,2% a fines de 2017 al 10,4% a comienzos de 2020 para, en los tres primeros meses de pandemia, saltar al 13,1% (2° trimestre de 2020); aunque esta cifra no representa de manera cabal el impacto de la crisis”.

Actividades productivas y económicas

Partido de Merlo

Según el Censo económico de 2004/2005 la estructura económico-productiva del municipio de Merlo se caracteriza por una mayor producción de bienes (51,25%) sobre la producción de servicios (48,75%).

En cuanto a la producción de servicios, el mayor aporte al sector lo realiza el rubro de servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler (31%), en segundo lugar los servicios de transporte, de almacenamiento y de comunicaciones que representan el 20,53%. Estos servicios aportan el 15,11% en el caso de los servicios inmobiliarios, representando el segundo rubro más importante de la economía productiva total de Merlo y el 10,1% en el segundo caso, representando el tercer rubro respectivamente.

Le sigue en importancia el Comercio al por mayor, al por menor, reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres domésticos con el 19,63%. Los restantes servicios poseen registros inferiores al 8%, siendo el servicio de enseñanza el más alto, representando el 7,34% y el servicio de hotelería y restaurantes con el 5,82%.

La industria manufacturera, que representa más del 94,25% de la producción de bienes, es el rubro de mayor aporte (48,30%) a la economía productiva total del municipio. Los otros rubros registran una participación baja en la producción de bienes, son: la construcción (3,07%) y electricidad, gas y agua (2,54%), los que representan el 1,57% y 1,30% de la economía productiva total del municipio, respectivamente.

El rubro de producción de bienes correspondiente a la agricultura, ganadería, caza y silvicultura aporta el 0,14% de la economía productiva total del municipio.

La industria manufacturera se concentra en dos grandes plantas industriales pertenecientes a dos firmas transnacionales: Pirelli Neumáticos SAIC, perteneciente a la empresa italiana homónima especializada en la fabricación de cubiertas de autos y camionetas y la empresa tabacalera Massalin Particulares S.A. filial argentina de Philip Morris Internacional.

También cuenta con IMSA (Industria Metalúrgica Sudamericana S.A), con su planta industrial situada en la ciudad de Merlo, que se especializa desde 1947 en la fabricación de cables eléctricos y alambres esmaltados.

En el rubro textil el partido cuenta con la fábrica Textil Modelo creada en 1965, inició sus operaciones en 1967 dedicándose en aquel entonces al teñido y terminación de tejidos. Cuenta con 21.000 metros cuadrados cubiertos donde trabajan más de 200 personas. Desde el año 1996 inició la producción propia de tejidos de punto.

La fábrica Petinari, con más de 55 años es una empresa líder en la producción de Carrocerías, Acoplados, Volcadoras y Semirremolques.

En el rubro alimenticio se destacan:

- la fábrica de helados New Cream con su planta ubicada en la ciudad de Merlo que cuenta con una amplia flota de camionetas que distribuyen sus productos por todo el país.
- Tostadas Riera con su planta ubicada en la localidad de Libertad. Produce tostadas, grisines y pan rallado.
- Nikitos snacks posee una planta sobre la ruta 21 km.32 en la localidad de Pontevedra. Elabora diferentes tipos de snacks: Papas fritas, papas pay, palitos salados, maní frito, girasoles, pochoclos, entre otros.

El partido también cuenta con dos frigoríficos: Frigoríficos JBS ex CEPA ubicado sobre la ruta 21 en la localidad de Pontevedra y Frigorífico Merlo con una planta ubicada en el barrio de Agustín Ferrari de la localidad de Mariano Acosta.

Partido de Morón

Según el Censo económico de 2004/2005, la estructura económico-productiva del municipio de Morón se caracteriza por una mayor producción de servicios (66,23%) sobre la producción de bienes (33,77%).

En cuanto a la producción de servicios, el mayor aporte al sector lo realiza el comercio al por mayor, al por menor, la reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres domésticos con el 21,34%. Y representa el 14,13% del total de la economía productiva del municipio, ocupando el tercer lugar.

Dentro de la producción de servicios, le siguen en importancia los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler con el 20,16% y los servicios de transporte, de almacenamiento y de comunicaciones con el 18,03%. Estos servicios aportan el 13,35% y el 11,94% de la economía productiva total de Morón. Los restantes servicios poseen registros inferiores al 10%, siendo la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria con el 9,73 y el servicio de enseñanza con 8,72% los que se destacan.

La industria manufacturera, que representa más del 80,90% de la producción de bienes, es el rubro de mayor aporte (27,32%) a la economía productiva total del municipio. Los otros rubros

registran una participación relativamente baja en la producción de bienes, son: la construcción (12,11%) y electricidad, gas y agua (6,98%), los que representan el 4,09% y 2,36% de la economía productiva total del municipio, respectivamente.

Si se analiza el aporte del producto que el Municipio realiza al resto del conurbano se observa que se destaca el aporte que realiza la producción de servicios. Es así como Morón es el primer municipio que realiza mayores aportes en la producción de los servicios de administración pública, defensa y seguridad social obligatoria con el 12,75%. Así mismo, es el tercer municipio que más aportes produce a través del rubro enseñanza con el 6,79% y con los servicios comunitarios, sociales y personales aportando el 8,50% del rubro al conurbano.

En la industria se destacan los sectores metalmeccánico, textil, plástico y alimenticio. El sector textil es particularmente relevante en cuanto al empleo, siendo el sector de mayor demanda de personal.

La industrialización del partido de Morón comenzó en la década de 1930, en el marco de la llamada "sustitución de importaciones". Esto contribuyó al crecimiento demográfico de la región.

El perfil de la industria local consistió en pequeños y medianos establecimientos, orientados al mercado interno que producían bienes textiles, metalúrgicos y alimenticios. No obstante, hubo algunos grandes establecimientos, como Goodyear en Hurlingham⁵ (neumáticos), Schcolnik en Villa Tesei (cartones corrugados), las textiles Alfa e Italar en Villa Tesei y Castelar en la localidad homónima, La Cantábrica (metalúrgica), Deutz (motores y tractores) y Armco (metalúrgica) en Haedo. Varias de estas empresas cerraron en los años 1990.

La Unión Industrial del Oeste (entidad de los empresarios locales) impulsó en 1994 la creación de un parque industrial en Haedo, en el predio de La Cantábrica, que cerró en 1992. Destinado a pequeñas y medianas empresas, fue concebido como asociación del sector privado con el público, pues participaron la municipalidad de Morón y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Usos del suelo

En el área de influencia directa (AID) del proyecto los usos del suelo predominantes son el residencial y el comercial, en general con una gran mixtura en los predios frentistas a la RP1003. La zona de uso residencial/ comercial es de densidad media baja.

Los días 14 de mayo de 2021 y 16/ de junio 2021 se realizaron relevamientos expeditivo de la zona de proyecto y su entorno inmediato con énfasis en una mirada socio-ambiental por tratarse de un altamente antropizada. Las fotos que se muestran a continuación permiten dar cuenta de la mixtura residencial/comercial existente.

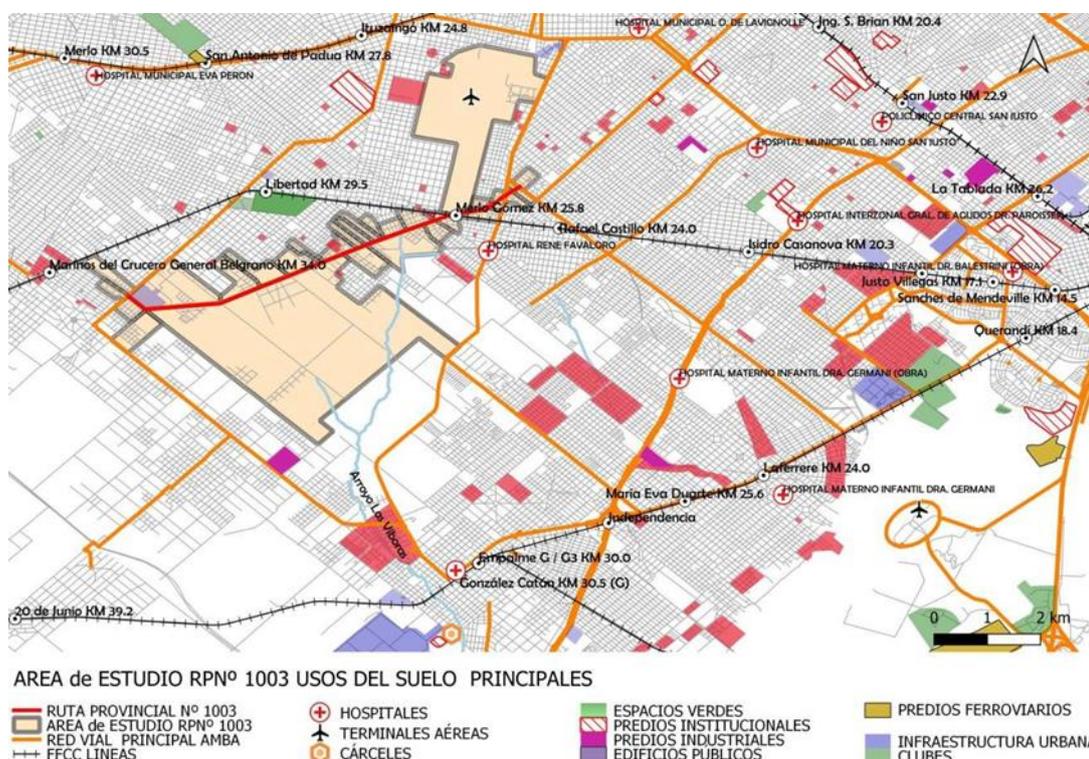
Este relevamiento permitió recabar básicamente información cualitativa. En los lotes frentistas a la traza, en planta baja, se identificaron actividades económicas ligadas al comercio y a servicios con dos tipos de instalaciones:

-actividad comercial que cuenta con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada), que exhibe sus productos en el espacio público, así como hace acopio de materiales en el mismo

-actividad comercial que cuenta con infraestructura móvil y/o precaria situada en el espacio público, a la vera de la ruta

-En ningún caso hay viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas ocupando la traza

En ciertos tramos de la RP1003, hay grandes macizos, algunos vacantes, sin urbanizar y otros dedicados a actividades que requieren de grandes superficies. En la imagen siguiente se pueden visualizar los usos predominantes en el Area de Influencia Directa del proyecto.



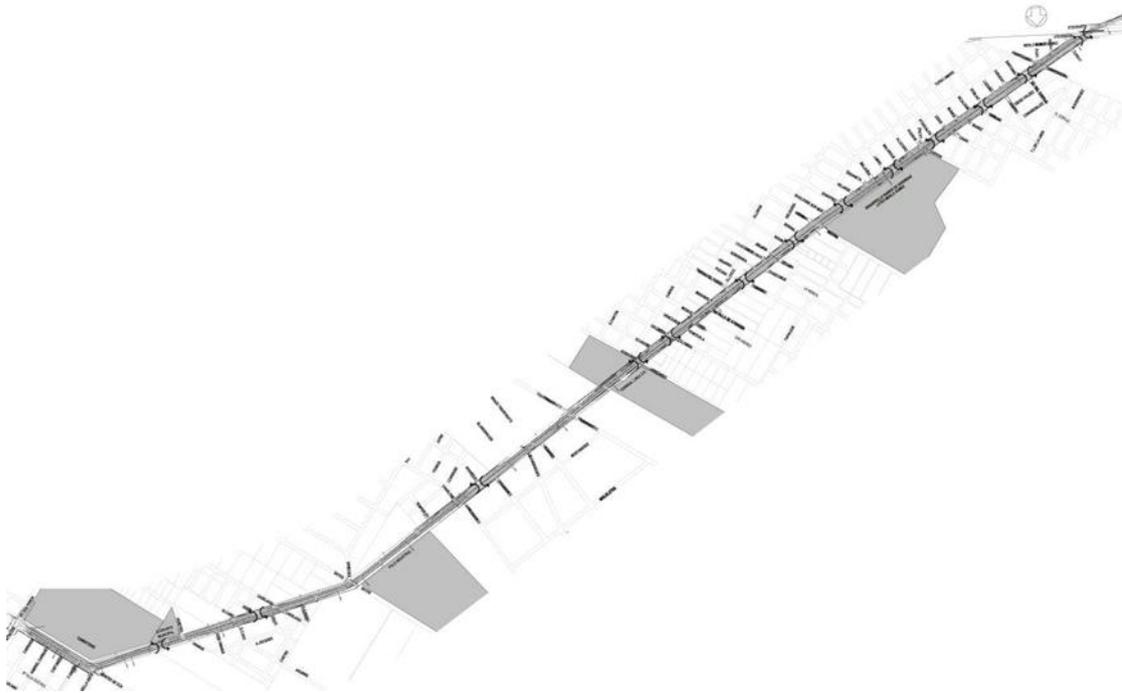
Usos del suelo predominantes en AID de la RP1003. Fuente elaboración propia en base a datos Acumar.

En el partido de Morón se ubica la Base Aérea de Morón, cuyo borde sur limita con la RP1003.

En la figura se localizan en la traza de la RP1003 los grandes macizos más significativos. De derecha a izquierda se identifican:

- Desarrollo barrio de viviendas loteo Merlo Gómez
- Terminal línea de colectivos 216
- Polo industrial

- Ecopunto Merlo
- Cementerio Santa Mónica



Localización de grandes macizos en RP1003

En el partido de Merlo se observa un gran macizo sin urbanizar, surcado por el Arroyo las Víboras, en la Progresiva 5+500. Se aprecian sus importantes dimensiones en comparación con la trama urbana amanzanada que lo rodea. En su borde sobre calle Medina hay un conjunto de viviendas cuya construcción se encuentra abandonada.



Macizo sin urbanizar, surcado por Arroyo las Víboras.

Como ya se mencionara anteriormente "Descripción del Proyecto", en el predio mencionado precedentemente, en la actualidad la Municipalidad de Merlo tiene prevista la construcción de un barrio de 340 viviendas con infraestructura, ubicado en la Av. Bella Vista (RP1003) y calle Medina, Localidad de Libertad, Merlo Georreferencia: Latitud 34°42'11"S / Longitud 58°39'53"O.

La financiación de la obra se realizará a través del Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat de la Nación, mediante el "Programa Reconstrucción"

El objeto de la obra se puede sintetizar en 2 grandes grupos:

a) Obras de arquitectura:

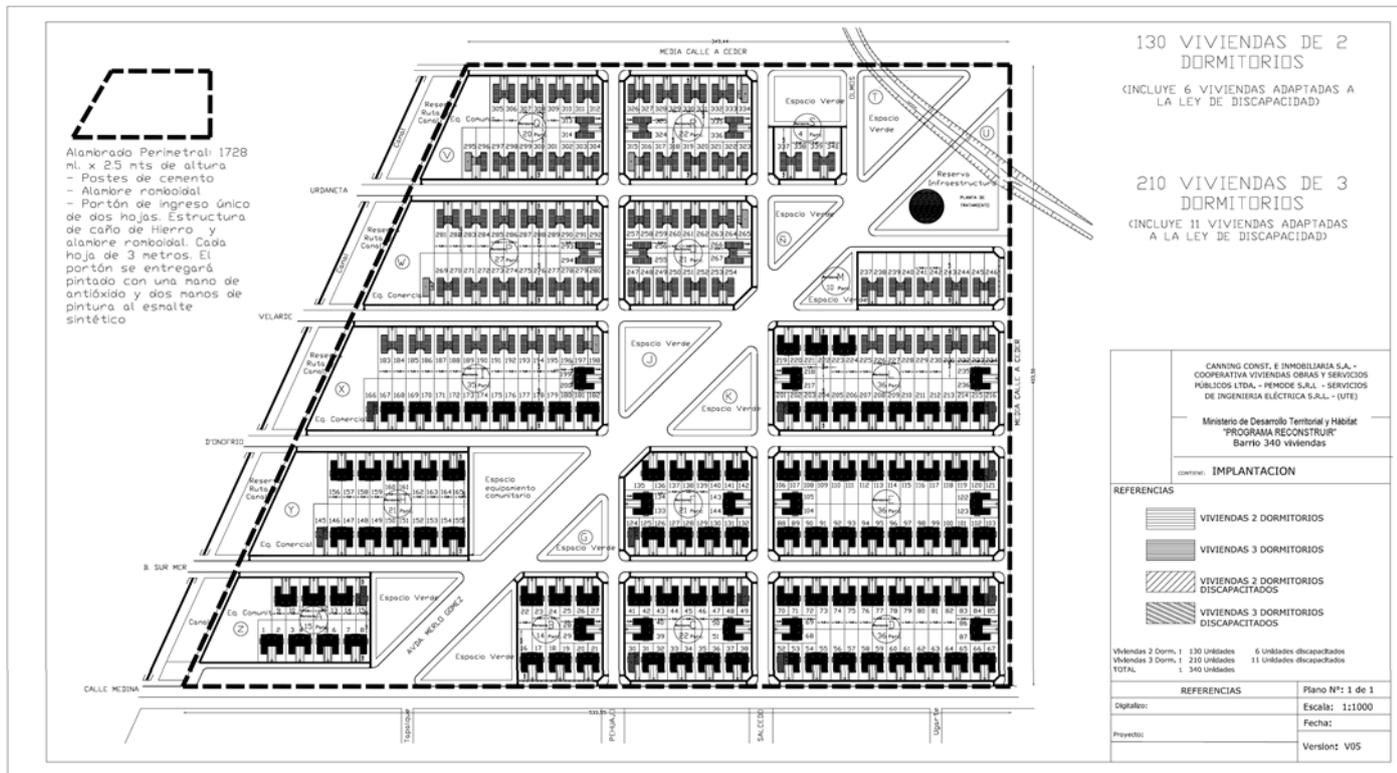
- Construcción de 340 unidades de viviendas de interés social, con la provisión de servicios básicos (agua, cloaca, gas y red eléctrica).

b) Obras de infraestructura

Se ejecutarán las siguientes obras de infraestructura, en un todo de acuerdo a las especificaciones que indique el ente prestatario del servicio:

- Apertura de calles, carpeta asfáltica y cordón cuneta
- Red de provisión de energía eléctrica.
- Red de gas natural
- Red de provisión de agua
- Red cloacal con las correspondientes cámaras de inspección.
- Planta depuradora de líquidos cloacales
- Veredas y arbolado público

A continuación se presenta la implantación del proyecto en el predio



Proyecto de 340 viviendas en calle Medina y RP1003

En la Progresiva 3+500 de la RP1003 se observan predios de grandes dimensiones dedicados al uso industrial y a la playa terminal de la línea de colectivos 216 terminal de la línea de colectivos 216 en RP1003.



Continuando el recorrido en sentido descendente de las Progresivas se localiza el predio de un parque industrial en formación y el del Ecopunto Merlo. Funciona en ese lugar el proceso de Transferencia de Residuos provenientes del barrido de las calles del Distrito, de la limpieza general de la vía pública y de residuales depositados por los vecinos en los frentes de sus viviendas o en lugares no autorizados. El predio del Ecopunto se ubica en un triángulo que limita con el Cementerio Santa Mónica-



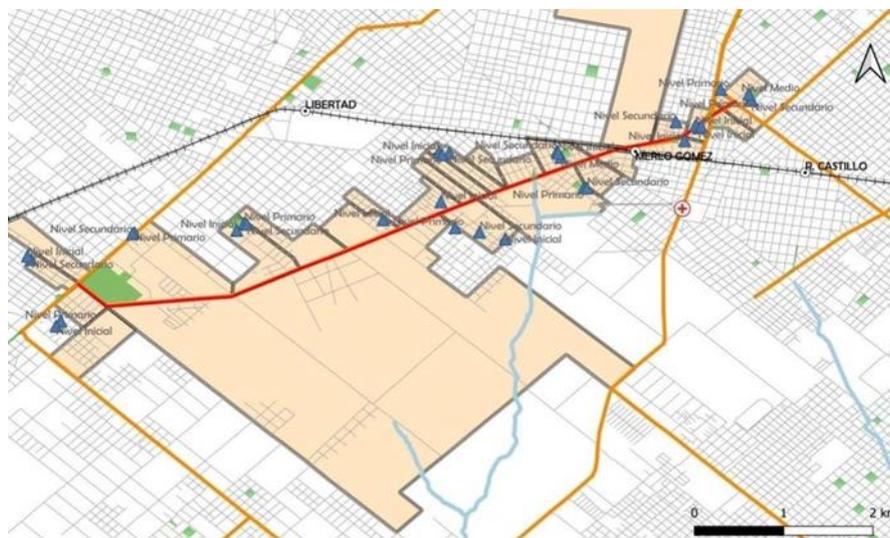
Entre la Progresiva 0+00 y 0+500 se localiza el Cementerio Santa Mónica del Municipio de Merlo, cuyo ingreso se visualiza por la Avenida Patricios (RP21)



Cementerio Santa Mónica y Ecopunto Merlo

Establecimientos educativos

En el AID se han identificado 31 establecimientos educativos de nivel inicial, primario, medio y secundario. Ninguno se localiza en la zona operativa del proyecto. De estos 31 establecimientos, 9 se localizan en Morón y el resto en Merlo.



ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS
▲ ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS NIVEL INICIAL NIVEL PRIMARIO NIVEL SECUNDARIO

Establecimientos educativos en la AID de la RP1003. Fuente:elaboración propia en base a datos obtenidos <http://mapaescolar.abc.gob.ar/mapaescolar/>

De los 31 establecimientos identificados, el 35,48% corresponde al nivel inicial; el 6,45% al nivel medio, el 25,81% al nivel primario y el 32,26% al nivel secundario.

Asimismo del total de establecimientos, el 16% son de gestión privada y el 84% de gestión pública.



Establecimientos educativos por tipo de gestión.

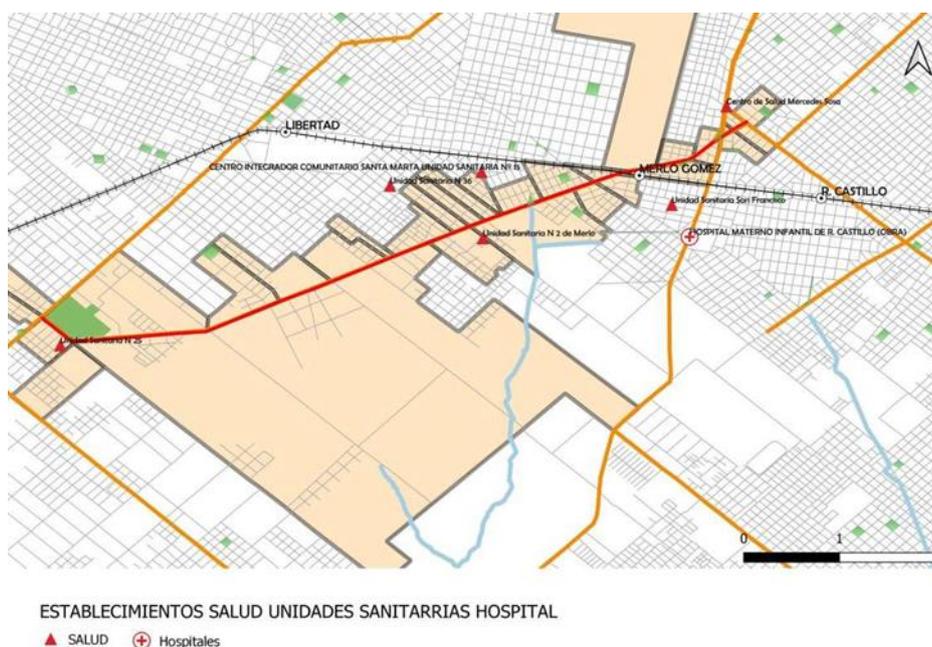
Centros de salud

En el Área de Influencia directa del proyecto se identificaron seis unidades sanitarias en el partido de Merlo, un Centro de Salud en Morón y un hospital General de Agudos en Rafael Castillo, partido de la Matanza (tabla 13).

Tabla 13 : Centros de Salud en el area de influencia directa (AID)				
Categoría	Denominación	Dirección	Localidad	Gestión
Unidad Sanitaria	Nº 18	Coronda e/ Russel y Martínez de Muñiz	Pontevedra	Municipal
Unidad Sanitaria	Nº 14 El Ombú	Paysandú e/Portela y Averastury	Merlo	Municipal
Unidad Sanitaria	Nº 36	Sívori y Epecuén Bo. El Golf	Libertad	Municipal
Unidad Sanitaria	Nº 25	Crespo e/Portela y Ruta 1003	Pontevedra	Municipal
Unidad Sanitaria	Nº 2	Tapalqué y Medina	Libertad	Municipal
Centro de Salud	Mercedes Sosa	Baradero y Avenida Eva Perón	Morón	S/D
Unidad Sanitaria CIC	Nº 15 Barrio Santa Marta	Zabaleta e/Miró y Malaver	Libertad	Municipal
Hospital Gral. De Agudos	Hospital René Favaloro	Ruta Provincial 1001	Rafael Castillo	Municipal

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Acumar

En la figura que sigue a continuación se visualiza la ubicación de los establecimientos de salud en el territorio.



Establecimientos de salud en el AID. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Acumar.

El hospital René Favalaro fue inaugurado en 2020, en plena pandemia de Covid19. Está ubicado en Rafael Castillo, Partido de la Matanza, en un predio de 6 hectáreas. Cuenta con una superficie cubierta de 20 mil metros cuadrados y una estructura sanitaria especialmente adaptada para reforzar la atención de la salud en el contexto de la pandemia.

Su ubicación estratégica en la Ruta provincial 1001 garantiza el acceso a la salud no sólo a habitantes del Distrito sino que también ofrece un rápido acceso desde Morón y Merlo.



Ubicación del Hospital René Favalaro en RP1001, cercano a la RP1003 a intervenir.

Estaciones de servicio

En la traza de la RP1003 se identificaron tres estaciones de servicio, dos en el partido de Merlo y una en el de Morón. Cabe consignar que la ubicada en Morón está fuera del área del proyecto ya que se encuentra en el sector en donde la RP1003 ya tiene doble calzada por mano. Esta última se localiza en la Rotonda Héroes Crucero A.R.A Gral. Belgrano conocida localmente como rotonda de Texalar.



Estación de servicio Shell en RP1003 y calle Chascomús, Merlo



Estación de servicio Puma Energy en RP1003 y calle Doblas, Merlo



Estación de servicio Axion en RP1003 y Plazoleta Héroes Crucero A.R.A Gral.Belgrano, Morón

Espacios verdes y equipamiento recreativo

En el entorno de la RP1003 se localizan varias plazas de uso a nivel barrial, algunas con cierto grado de equipamiento con juegos para los niños. Junto a la estación Merlo Gómez se encuentra la Plaza Néstor Kirchner, sobre la calle Stevenson, junto a las vías del tren, en Morón.

Entre las calles Doblas, Francisco de la Linde, Blanco Ibáñez y Tuyutí, una plaza con juegos para niños comparte el predio con la Planta de Bombeo Cloacal de Aysa.



Plaza que comparte el predio con la Planta de Bombeo de Aysa

Asimismo se localizan otras plazas en las siguientes ubicaciones:

- Plaza entre Faraday, Meléndez, Doblás y Túpac Amaru.
- Triángulo sin parquizar entre La Paz, Atahualpa y RP1003.
- Panamá; Rivarola, Sto. Domingo y Charlone, frente a la Parroquia Nuestra Señora del Rosario de Fátima

De uso a escala de nivel extra local se encuentran:

- Vivero Municipal de Morón en Stevenson, Pedro Ferré y RP1003
- Canchas de Fútbol en Calles Honduras, Yegros, Triunvirato y RP1003
- Parque Cultural Libertad (figura 73) y Parque Ferroviario Libertad, junto a la Estación Ferroviaria de Libertad
- Libertad Golf Club, también junto a la Estación Ferroviaria de Libertad

Sitios de culto

En la progresiva 0,00+500, junto al muro del Cementerio Santa Mónica, se identificó un santuario del Gauchito Gil, que se muestra en la figura que sigue a continuación. Estos santuarios se van armando a partir de las ofrendas que deja la gente en los lugares en que hubo accidentes de tránsito. En este punto la RP1003 presenta una curva muy pronunciada y según los datos de accidentología es uno de los lugares con mayor frecuencia de accidentes



Santuario del Gauchito Gil, junto al muro del Cementerio Santa Mónica

El santuario ocupa la futura zona de vía del proyecto, lo que hace inferir que habrá que reubicar este santuario.

Accesibilidad y conectividad

Los partidos de Merlo y Morón cuentan con una importante oferta de transporte, constituida por las redes vial, ferroviaria y de autotransporte público de pasajeros (APP) que los conectan con el resto de la RMBA y del país.

La red de autotransporte público de pasajeros está compuesta por tres categorías de líneas:

- Líneas nacionales circulan solo dentro de la Ciudad de Buenos Aires y otras unen la Ciudad de Buenos Aires con algunos municipios del Gran Buenos Aires, pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires. Dependen de la Secretaría de Transporte de la Nación.
- Líneas provinciales circulan en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, uniendo diferentes partidos pero NO entran a la ciudad de Buenos Aires. Dependen de la Provincia de Buenos Aires.
- Líneas municipales tienen limitado su recorrido al ámbito municipal

Respecto de la cobertura de autotransporte público, se ve con claridad, a nivel regional, como en CABA y primera corona las líneas nacionales concentran la oferta.

Por fuera de la jurisdicción de CABA las líneas provinciales se superponen con las líneas nacionales, aunque a medida que nos alejamos de la primera corona del AMBA, la oferta nacional se va reduciendo y se concentra en los corredores viales principales, abandonando los intersticios.

Este esquema se reproduce al analizar la cobertura de líneas provinciales y municipales: a medida que la red de colectivos se va alejando de la primera corona, las líneas municipales empiezan a cobrar relevancia y las provinciales se concentran en los corredores principales.

Red vial

La red vial que vincula el área de influencia directa de la RP1003 con el resto de la región y el país y encargada de distribuir el tránsito regional a la red local, está compuesta por:

-RP21 /Avenida Eva Perón/Patricios / Otero

La RP 1003 finaliza, en uno de sus extremos, en la intersección con la ruta RP21, a la altura del cementerio San Mónica, en el partido de Merlo. Hacia un lado de la RP1003 se denomina Av. Eva Perón y hacia el otro Av. Patricios.

En dirección Norte, la RP21 se vincula con la RN7 (Av. Rivadavia) que se desarrolla paralela al FCC Sarmiento y con el Acceso Oeste que sirve de nexo con la red vial regional y resto del país.

Como Avenida Patricios tendrá una vinculación futura con la Autopista Perón.

Como Avenida Otero se vincula con la RP1001, ya en González Catán en el partido de La Matanza y más adelante con la RN3.

-RP17

En su otro extremo NE, la RP1003 finaliza en la intersección con la RP17 en el partido de Morón.

Hacia el Norte la RP17 termina, a la altura del Cementerio Municipal de Morón, en la intersección con la RP7/ Av. Hipólito Yrigoyen.



VIALIDAD PRINCIPAL Entorno RPN° 1003

- Estacion Merlo Gómez
- RUTA PROVINCIAL N° 1001
- AVENIDA MERLO GÓMEZ
- LAS VÍBORAS _CURRSOS de AGUA
- RUTA PROVINCIAL N° 1003
- RUTA PROVINCIAL N° 21
- AVENIDA PATRICIOS
- BASE AÉREA MORON

Red vial entorno RP1003.

-RP1001

La RP1001 cruza a la RP1003 en la Plazoleta Héroe Crucero A.R.A Gral. Belgrano en Morón y continúa hacia el norte, finalizando en su intersección con la RP17.

Hacia el sur, finaliza en su intersección con la RP21 en la localidad de González Catán en La Matanza.

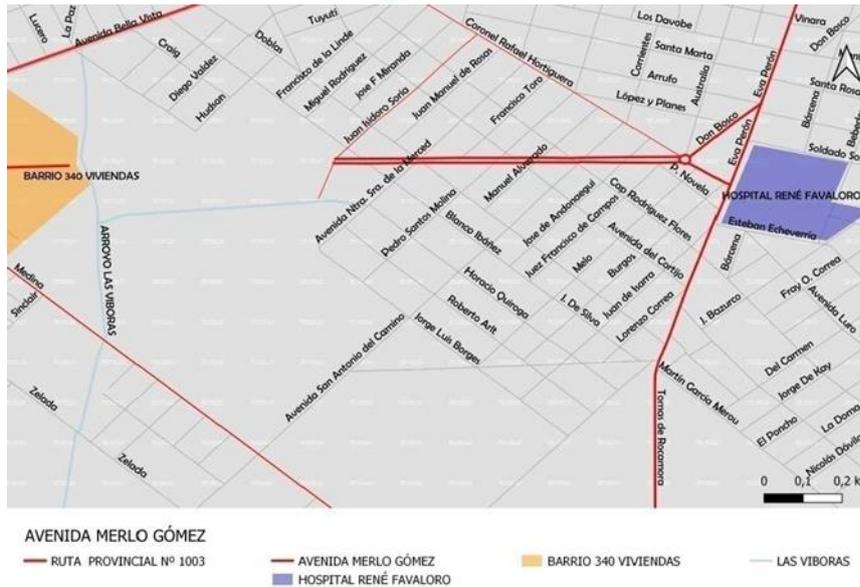
El Hospital General de Agudos René Favaloro está junto a esta Ruta, en la localidad de Rafael Castillo, también en la partido de La Matanza.

Avenida Merlo Gómez

Esta Avenida nace en la calle Hortiguera, localidad de Libertad en el partido de Merlo, en una rotonda. Hacia el NE se continúa en la Avenida Don Bosco -Castelar, Morón- hasta su intersección con la RP1001. Hacia el SE finaliza en la calle Jacinto de Silva. Tiene un bulevar en el medio en toda su extensión.

A pesar de su pésimo estado de conservación, con un pavimento en muchas partes casi inexistente, se la incluyó en este listado de vías significativas porque la Municipalidad de Merlo tiene prevista la construcción de un barrio de 340 viviendas con infraestructura, ubicado en la Av. Bella Vista (RP1003) y calle Medina, Localidad de Libertad, Merlo.

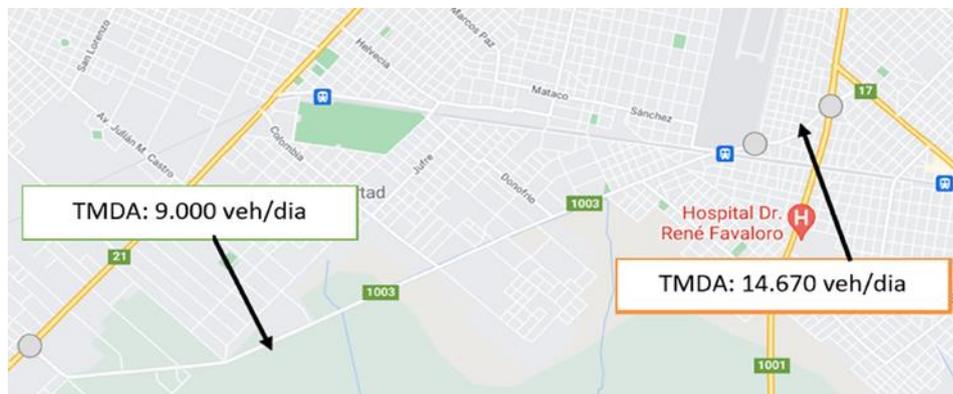
Como parte del proyecto está prevista la continuidad y construcción de la Av. Merlo Gómez desde la calle Jacinto de Silva hasta la calle Medina, a unos ciento cincuenta metros de la RP 1003.



Traza de la Av. Merlo Gómez

Tránsito actual

La Dirección Provincial de Vialidad realizó mediciones de tránsito en el año 2019 que junto a la realización censos manuales y de cobertura con contador sobre la traza de la ruta en el mes de Marzo 2021, para el tramo: RP17- RP21, se obtuvieron los siguientes resultados;



TDMA en RP1003. Fuente: DVBA

Ambos puntos de medición difieren en un 36 % en su tránsito vehicular. Ambos cuentan con un componente importante y similar de tránsito automotor que alcanza el 78% / 79%; lo mismo sucede con las motos que explican el 6% / 7% del tránsito.

Los ómnibus representan un 9% del tránsito en el punto ubicado al norte del paso a nivel del FFCC Belgrano Sur, mientras que sólo representan el 4 % del tránsito en el punto más cercano a la RP21. Esto se explica por las disparidades en las condiciones de urbanización de ambos puntos, como se explicitara en

el acápito de referido a los usos del suelo. La situación inversa se da en el tránsito de camiones, sólo 5% en el punto más urbanizado versus 12 % en el punto ubicado en la zona semiurbana.

Accidentología

La RP1003 del lado Morón fue ampliada hasta la estación Merlo Gómez del FFCC Gral. Belgrano, presentando varias carencias en el sector de Merlo, tanto hidráulicas, como funcionales y de seguridad, especialmente para los usuarios del transporte público y peatones.

A partir de un informe realizado por DVBA se presenta un detalle de los principales problemas detectados en torno a la seguridad vial del trazado:

- Insuficiente capacidad de la infraestructura vial existente para los volúmenes de tránsito, lo que genera congestión vehicular y la consecuente realización de maniobras peligrosas producto de la impaciencia de conductores desaprensivos.
- Demandas insatisfechas en intersecciones, con elevados tiempos de viajes. Formación de colas de vehículos en cruces debido a frecuentes interrupciones del tránsito en las intersecciones y falta de capacidad; siendo causa de un gran número de accidentes, especialmente frente a demás usuarios no motorizados que hacen uso de la vía pública.
- Detenciones de vehículos en la calzada ante la falta de dársenas propias para maniobras de giro, y por falta de dársenas para ascenso y descenso de pasajeros destinado al transporte público. En consecuencia, resultan usuarios desprotegidos y la ocurrencia de varios accidentes por alcance.
- Carencia de medidas de gestión y diseños de la infraestructura ordenadores del tránsito. En este sentido, es frecuente la desatención jerárquica funcional de la red vial, donde calles, avenidas y rutas mantienen similar tratamiento, sin asignación de prioridades de paso, accesibilidad ilimitada, dobles sentidos de circulación, etc. lo cual motiva a la realización de comportamientos de provecho individual generadoras de maniobras peligrosas e infracciones de tránsito.
- Falta de segregación de diversos flujos de tránsito, transporte de cargas, de pasajeros; público y privado; no motorizado y peatonal; flujos pasantes y locales; etc.
- Falta de homogeneidad en el diseño de intersecciones, que permitan previsibilidad al usuario no habitual. Limitada existencia de infraestructura que permita garantizar la seguridad de peatones y usuarios vulnerables, que pueden resumirse en: a) ausencia de veredas y sendas peatonales seguras, b) carencia de espacios y tiempos semafóricos propios para peatones resguardados de la circulación vehicular, c) dificultades de uso para personas con capacidades diferentes, d) falta de seguridad para el transporte no motorizado, f) falta de señalización correcta para el usuario, e) presencia de zanjas, pastizales, zonas oscuras e inseguras y espacios inaccesibles.
- Descuido del espacio público y falta de aplicación de normas legales de uso de la vía pública, en lo que respecta a invasión de publicidad privada, mal uso de ciertas zonas para estacionamiento, apropiaciones indebidas con actividades comerciales, etc.

Accidentes, heridos y muertes

Tomando como base información suministrada por la Asociación de Bomberos Voluntarios del partido de Merlo (con jurisdicción en la zona), la DVBA contabilizó los accidentes producidos en torno al trazado, permitiendo su análisis detallado.

A continuación se exponen los accidentes registrados durante los años 2019, 2020 y parte de 2021 sobre la traza.

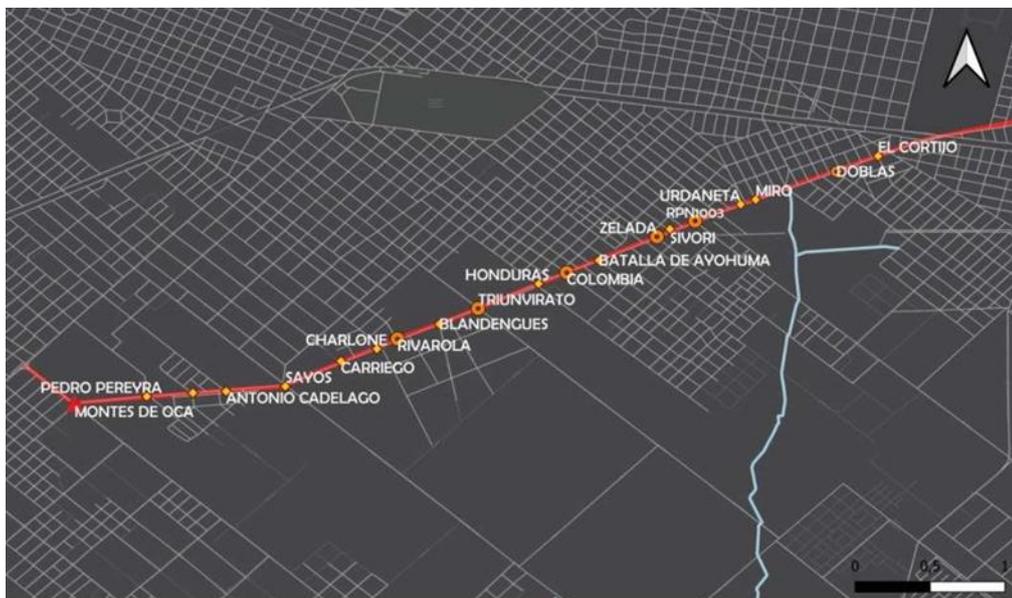
Tabla 15: ACCIDENTES DE TRANSITO 2019			
FECHA	LUGAR	VICTIMAS FATALES	HERIDOS
19-ene	RUTA 1003 Y AGUIRRE		3 SIN HERIDAS
28-ene	RUTA 1003 Y CHARLONE		2 POLITRAUMAS
16-jun	RUTA 1003 Y MEDINA		SIN VICTIMAS
24-jul	ZELADA Y RUTA 1003		2 POLITRAUMAS
15-ago	RUTA 1003 Y TRIUNVIRATO		1 POLITRAUMA
20-ago	RUTA 1003 Y DOBLAS		1 POLITRAUMA
02-sep	RUTA 1003 Y SAYOS		1 POLITRAUMA
03-sep	RUTA 1003 Y MEDINA		2 POLITRAUMAS
21-oct	RUTA 1003 Y PATRICIOS		2 POLITRAUMAS
23-oct	RUTA 1003 Y MONTES DE OCA		4 POLITRAUMAS
17-nov	RUTA 1003 Y MONTES DE OCA		1 POLITRAUMA
29-nov	RUTA 1003 Y HONDURAS		1 POLITRAUMA
Fuente: DVBA en base a informe Asociación de Bomberos Voluntarios del partido de Merlo			

Tabla 16: ACCIDENTES DE TRANSITO 2020			
FECHA	LUGAR	VICTIMAS FATALES	HERIDOS
01-ene	RUTA 1003 Y CORTIJO		1 HERIDA LEVE
18-ene	RUTA 1003 UY RIVAROLA		1 POLITRAUMA
06-feb	RUTA 1003 Y CADELAGO		1 POLITRAUMA
06-feb	RUTA 1003 Y COLOMBIA		1 POLITRAUMA
14-feb	RUTA 1003 Y CARRIGO	1 MUERTO	1 HERIDA LEVE
27-may	RUTA 1003 Y AYOHUMA		2 POLITRAUMAS
28-may	RUTA 1003 Y SIVORI		1 POLITRAUMA
17-jul	RUTA 103 Y MONTES DE OCA		2 POLITRAUMAS
08-ago	RUTA 1003 Y URDANETA		2 SIN HERIDAS
17-ago	RUTA 1003 Y BLANDENGUE		4 HERIDAS LEVES
05-sep	RUTA 1003 Y EVA PERON		SIN HERIDOS
21-sep	RUTA 1003 Y COLOMBIA		2 POLITRAUMAS
05-nov	RUTA 1003 Y ZELADA		1 POLITRAUMA

Tabla 17: ACCIDENTES DE TRANSITO 2021			
FECHA	LUGAR	VICTIMAS FATALES	HERIDOS
12-ene	RUTA 1003 Y RIVAROLA		2 POLITRAUMAS
14-mar	RUTA 1003 Y MIRO		3 POLITRAUMAS
04-may	RUTA 1003 Y TRIUNVIRATO		1 SIN HERIDAS
12-may	RUTA 1003 Y PEREYRA		1 POLITRAUMA
Fuente: DVBA en base a informe Asociación de Bomberos Voluntarios del partido de Merlo			

De estos registros surge que en los años 2019, 2020 y hasta mayo de 2021 hubo 32 accidentes de tránsito, un muerto y 52 heridos.

En la figura que sigue a continuación se han localizado la totalidad los accidentes en los tres años en la traza RP1003. Se observa que lugar de mayor siniestralidad corresponde a la curva pronunciada en la intersección con la calle Montes de Oca.



ACCIDENTES DE TRANSITO 2021-2020-2019 RPN°1003 - INTERSECCIONES

— RUTA PROVINCIAL Nº 1003 ◆ NIVEL BAJO ● NIVEL MEDIO ▲ NIVEL ALTO

Localización de los accidentes de tránsito en RP1003 e intersecciones

Ferrocarril

Los partidos de Merlo y Morón están servidos por dos líneas férreas

FFCC Domingo Faustino Sarmiento: parte de la estación terminal Once, en el centro de la ciudad de Buenos Aires y recorre la zona oeste del conurbano bonaerense hasta finalizar su trayecto en la estación Moreno, en el partido del mismo nombre.

Las estaciones en Morón son: Haedo. Morón y Castelar; en Merlo se encuentran las estaciones de San Antonio de Padua y Merlo.

Esta línea comprende también el Ramal Merlo – Lobos que, partiendo de la Estación Merlo, recorre las estaciones de Agustín Ferrari y Mariano Acosta dentro del Partido, con destino a Lobos.



RED FERROVIARIA Entorno RPN° 1003

— RUTA PROVINCIAL N° 1003
 ○ Estaciones Ferrocarril
 FERROCARRIL SARMIENTO
 CURSOS de AGUA
 BASE ÁREA MORÓN
● Estacion Merlo Gómez
 FERROCARRIL BELGRANO SUR

Líneas de FFCC Sarmiento y Belgrano Sur

FFCC General Belgrano Sur: recorre diferentes localidades del sur y sudoeste del Conurbano Bonaerense. Tiene dos ramales, ambos parten de la Estación Buenos Aires, en la Ciudad de Buenos Aires⁶, uno que termina en González Catán, en el partido de la Matanza y el otro en Marinos del Crucero General Belgrano, en el partido de Merlo.

En Morón se encuentra la estación Merlo Gómez que tiene un paso a nivel en la intersección con la RP1003 y en Merlo la estación Libertad y, como ya se mencionara, la Marinos del Crucero Gral. Belgrano.

Autotransporte público de pasajeros

Tanto el partido de Merlo como el de Morón cuentan con una buena cobertura de autotransporte público de pasajeros

El entorno de la RP1003 es servido por tres las categorías de líneas: municipales, provinciales y nacionales. A continuación se detalla cuáles son las que operan en el área.

A nivel de líneas nacionales se identificaron las siguientes con sus respectivos orígenes y destinos

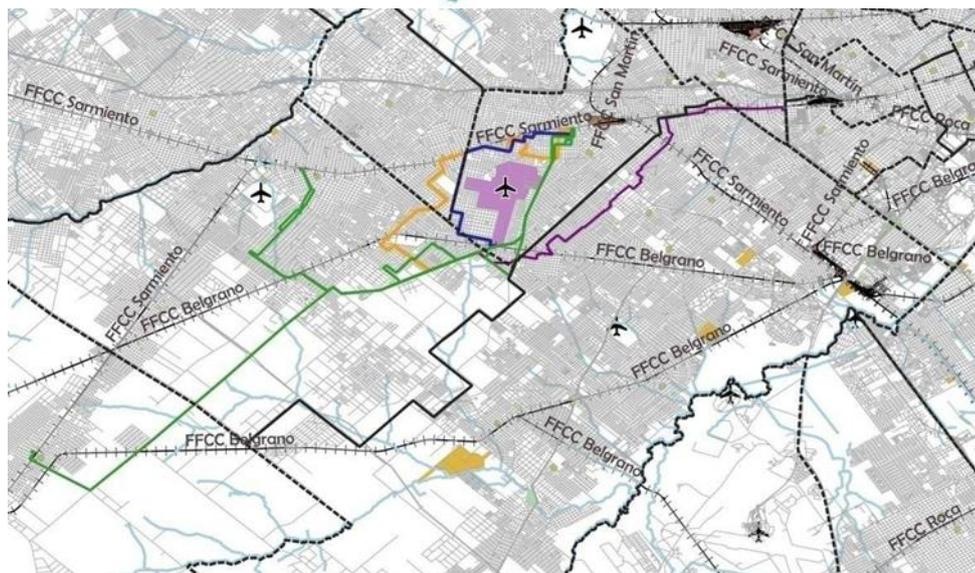


Líneas de colectivos nacionales en entorno de RP1003

- Línea 153: Liniers (CABA) - Libertad - Barrio Nuevo (Merlo)
- Línea 166: Ciudad Universitaria - Palermo (CABA) - Morón - Barrio Nuevo (Merlo)

A nivel de líneas provinciales se identificaron las siguientes con sus respectivos orígenes y destinos y puntos principales del recorrido

- Línea 238: Distrito Militar - Haedo - Morón - Barrio Seré - Barrio Santa Rosa
- Barrio La Teja - Barrio San Antonio - Proximidades de Merlo centro
- Línea 236: Morón - Barrio Belgrano - Barrio Los Aromos - Laferrere - González Catán - Pontevedra - Barrio Rivadavia - Barrio Matera - Merlo - Marcos Paz - Merlo Gómez - Barrio Marina - Barrio San Juan - Castelar - Ituzaingo - San Francisco - Villa Spada - Rafael Castillo - Barrio Nuevo - Haedo - Distrito Militar
- Línea 242: Liniers - San Justo - Morón - Rafael Castillo (Barrios Central y Adabia) - Isidro Casanova
- Línea 253: Liniers- Libertad - Barrio Nuevo



COBERTURA TERRITORIAL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE JURISDICCIÓN PROVINCIAL

— LÍNEA 236 — LÍNEA 238 — LÍNEA 242 — LÍNEA 253

Líneas de colectivos provinciales en entorno de RP1003

A nivel de líneas municipales se identificaron las siguientes con sus respectivos orígenes y destinos y puntos principales del recorrido

Línea 500, Merlo: San Antonio de Padua - Barrio Nuevo / San A. de Padua - El Ceibo - Hosp. Malvinas / San A. de Padua - Villa Magdalena - Pontevedra

/ San A. de Padua - San Lorenzo / San A. de Padua - Barrio El Pericón / San

A. de Padua - Barrio Las Campanillas / Merlo - Padua - Petracci / Helvecia / Merlo - Villa Magdalena - Merlo Gómez / Merlo - Barrio El Mirador - Barrio El Cortijo / Merlo - Barrio Lasalle / Merlo - Barrio Matera - Padua / Merlo - Barrio Luchetti / Merlo - Santa Isabel Rdo. 1 y Rdo. 2

Línea 503, Merlo: Merlo - Villa Pose - La Estrella Rdo. 20 / Merlo - Puente Mariano Acosta - Santa Isabel Rdo. 22 / Merlo - Barrio Samoré - Mariano Acosta Rdo. 23 / Merlo - Barrio Loma Grande - M. Acosta Rdo. 24 / Merlo - km 37 - Barrio 20 de Junio - M. Acosta Rdo. 26 / Merlo - Barrio Amandi - Loma Florida - Arco Iris - A. Ferrari Rdo. 27 / Merlo - Villa Pose - La Estrella Rdo. 28 / Merlo - M. Acosta - Río Alegre Rdo. 29 / Merlo sur - Merlo Norte - Lago del Bosque Rdo. 30 / Merlo - Barrio Nuevo Rdo. 31

Línea 504: Merlo - Parque San Martín - Merlo Rdo. 1 / Merlo - Belen y Rosario Rdo. 2 / Merlo - Las Campanillas Rdo. 3 / Merlo - Barrio Matera Rdo. 4 / Merlo - km 34,500 Barrio Arco Iris Rdo. 5 / Merlo - km 37 - Arco Iris - Merlo Rdo. 6 (Cartel Blanco) / Merlo - Arco Iris - Merlo - Barrio Pericon - Cementerio - Barrio Nuevo / Merlo - Del Pericon Rdo. 7 / Merlo - Arco Iris x Peyret Rdo. 8 / Merlo - Barrio Samoré Rdo. 9 / Merlo - Puente Tunuyán Rdo. 10 / Merlo - Puente Mariano Acosta Rdo. 11

Línea 634, Morón: Morón - Palomar - Barrio San Juan - Alexandri

Línea 635, Morón: Santa Marta - Merlo Gómez

De acuerdo a información brindada por DVBA se relevaron 38 paradas de colectivos en la traza de la RP1003. El proyecto prevé la realización de 43 paradas con sus respectivas dársenas para los colectivos.

Hoy en día los colectivos deben parar en la calzada, con la consiguiente obstrucción del tránsito e inseguridad para los pasajeros. En el relevamiento de campo realizado se vieron muchas escenas como estas



Descenso de pasajeros en parada de colectivo

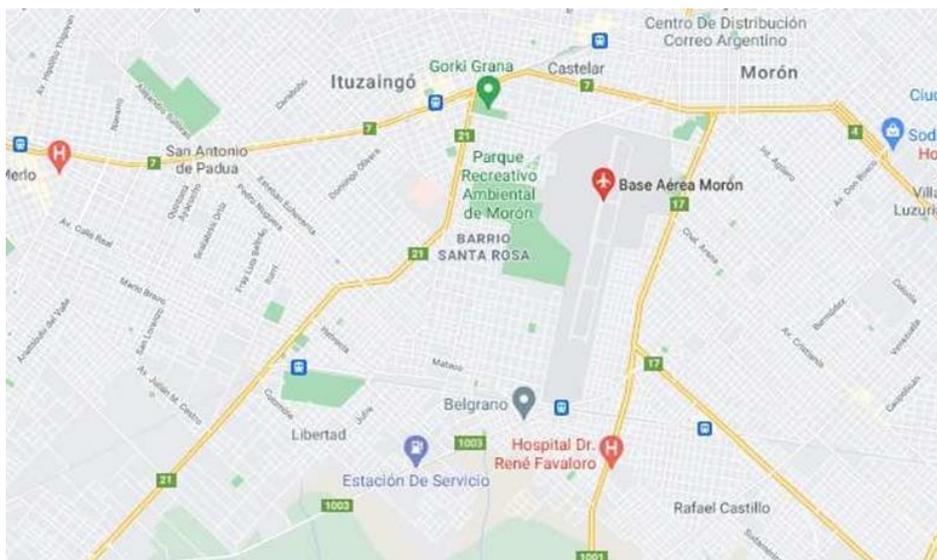


Esperando el colectivo

Infraestructura de transporte aéreo

En el entorno de la RP1003 se identificó al Aeropuerto de Morón (IATA: MOR, OACI: SADM, FAALID: MOR), situado en el partido de Morón, en la provincia de Buenos Aires. Este aeropuerto es sede de la Base Aérea Militar Morón de la Fuerza Aérea Argentina.

El aeropuerto de Morón fue habilitado en la década de 1940 sobre tierras donadas por la familia Merlo Gómez. Con la inauguración del Aeropuerto Internacional de Ezeiza en 1949, quedó desafectado como aeropuerto internacional.



Aeropuerto y Base Aérea de Morón

En 2009 comenzó a funcionar como aeródromo civil bajo control de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), compartiendo aún parte de las instalaciones con la Fuerza Aérea Argentina.

En 2019 el aeropuerto registró 67.835 movimientos totales anuales, colocándose como el tercer aeropuerto con mayor cantidad de movimientos de aeronaves de Argentina detrás del Aeroparque Jorge Newbery con 112.535 movimientos anuales y el Aeropuerto Internacional de Ezeiza con 84.437 movimientos.

Servicios de infraestructura

Electricidad

En los partidos de Merlo y Morón el servicio de electricidad es brindado por la empresa Edenor.

Edenor tiene una concesión para distribuir electricidad en forma exclusiva en el noroeste del Gran Buenos Aires y en la zona norte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La concesión está dividida en tres regiones, cada una abastece a los siguientes municipios:

- Región I: C.A.B.A., Vicente López, San Isidro, San Martín, Tres
- Región II: La Matanza, Morón, Hurlingham, Ituzaingó, Merlo, Marcos Paz, Gral. Las Heras.
- Región III: Pilar, Escobar, Tigre, San Fernando, San Miguel, Malvinas Argentinas, José C. Paz, Moreno, Gral. Rodríguez.

Prácticamente el total de los hogares de ambos partidos recibe suministro de electricidad.

En la traza de la RP1003 se ha identificado una línea de media tensión que NO es necesario trasladar

Gas

La empresa Naturgy BAN S.A. tiene la natural por redes en los partidos de Merlo y Morón.

En la figura que se presenta a continuación se muestra la cobertura de gas por radio censal para el año 2010 en la RMBA. Al desagregar los datos de cobertura a nivel municipal, es posible observar que la misma se da en los partidos más próximos a CABA y va avanzando hacia el interior de la RMBA siguiendo la red vial regional principal.

En el caso de Merlo se ve claramente como la red de gas sigue la RP40 que va hacia Marcos Paz, mientras que en Morón prácticamente todo el municipio recibe suministro de gas.

La tabla 18 que sigue a continuación permite conocer el nivel de la cobertura en los partidos de Merlo y Morón.

Los datos del último Censo Nacional (INDEC, 2010), muestran que la cobertura de la red de gas natural en los partidos mencionados es muy dispar entre sí.

Tabla 18: Merlo y Morón. Hogares s/tipo de combustible usado para cocinar				
Combustible utilizado principalmente para cocinar	Merlo		Moron	
	Total de hogares	%	Total de hogares	%
Total	147.716	100	106.902	100
Gas de red	68.777	46,56	97.365	91,08
Gas a granel (zeppelin)	225	0,15	58	0,05
Gas en tubo	2.158	1,46	233	0,22
Gas en garrafa	76.145	51,55	8.614	8,06
Electricidad	138	0,09	546	0,51
Leña o carbón	140	0,09	24	0,02
Otro	133	0,09	62	0,06

Fuente: Censo 2010. INDEC

Así, se observa que en Merlo sólo el 46,56% de los hogares tiene gas por red mientras que en Morón los hogares con gas de red llegan al 91,08 %. En Merlo el combustible más utilizado en los hogares es la garrafa, que es usado por un 51,55

% de éstos. En Morón, en cambio, la garrafa es utilizada sólo por el 8% de los hogares.

Cloacas

AySA es la empresa encargada de proveer los servicios de agua y cloacas para la Ciudad de Buenos Aires y 26 partidos del conurbano bonaerense: Almirante Brown, Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Escobar, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, Tigre, Tres de Febrero, V. López, San Fernando, San Isidro, San Miguel y San Martín.

Fue creada el 21 de marzo de 2006 por el Decreto 304/2006 del Poder Ejecutivo Nacional y luego ratificada por el Poder Legislativo mediante la Ley N° 26.100. Su capital accionario pertenece mayoritariamente al Estado Nacional (90%) y el capital restante corresponde a los trabajadores. a través de un Programa de Participación Accionaria (PPA).

Los datos del último Censo Nacional (INDEC, 2010), muestran que la cobertura de cloacas en el AMBA es desigual, con áreas cubiertas y otras marginadas de la red de servicio, sólo el 57% de la población del AMBA posee acceso a cloacas (INDEC 2010).

La tabla que sigue a continuación permite observar la desigualdad socio-espacial de la cobertura: mientras en la capital del país, de mayores ingresos per cápita y mayor consolidación urbana presenta una cobertura prácticamente plena del servicio, un 98% en saneamiento, los partidos del Gran Buenos Aires presentan niveles muy inferiores al de la misma con el 41% de cobertura en cloacas.

Tabla 19: Hogares con cobertura de cloacas en el AMBA (2010)					
Jurisdicción	Total Hogares	Desagües cloacales			
		Hogares servidos		Hogares no servidos	
		Total	%	Total	%
CABA	1.150.134	1.128.920	98%	21.214	2%
24 partidos GBA	2.934.373	1.211.000	41%	1.723.373	59%
Total AMBA	4.084.507	2.339.920	57%	1.744.587	43%

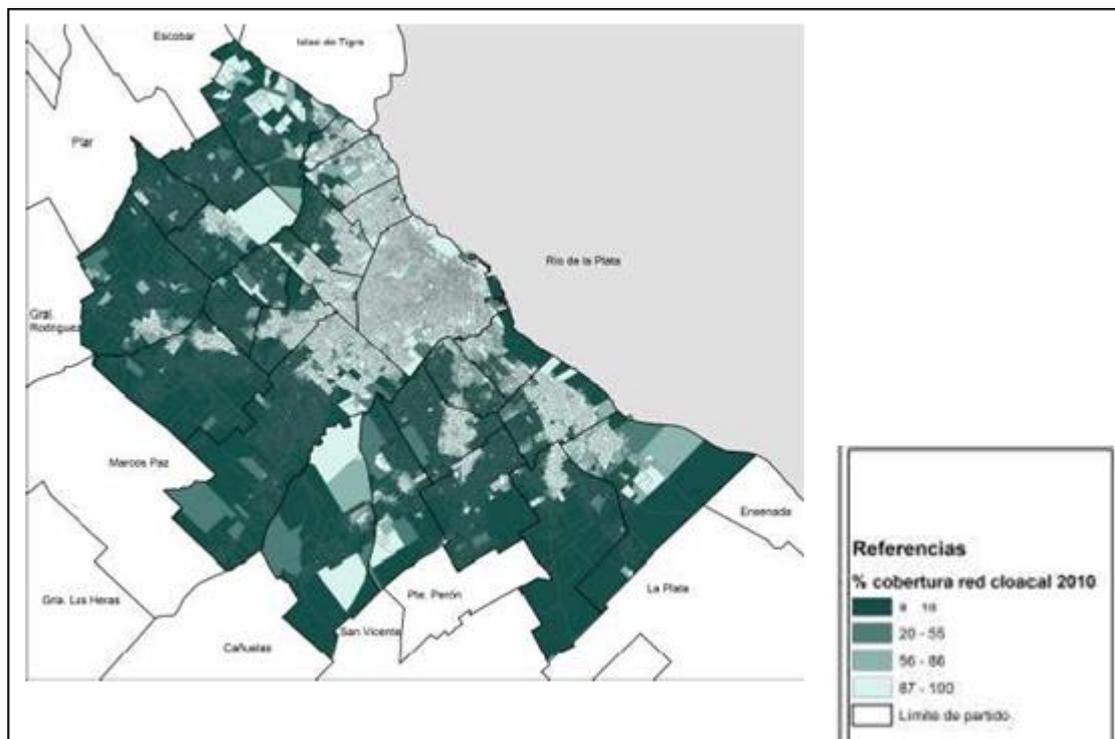
Fuente: Censo 2010. INDEC

En la figura que se presenta a continuación se muestra la cobertura de cloacas por radio censal para el año 2010 en el AMBA. Al desagregar los datos de cobertura a nivel municipal, es posible observar que la misma se da en los partidos más próximos a CABA y básicamente en sus áreas centrales.

Es posible observar que la cobertura de cloaca es generalmente más baja que la de agua (ver figura), excepto en algunos municipios de la zona norte como Vicente López, Tres de Febrero, San Isidro, que representa la región más rica del AMBA, y

en el municipio de Berazategui, hacia el sur, que posee una gestión municipal del servicio por fuera de la empresa AySA.

En el caso particular de Merlo y Morón se verifica también que la red cloacal cubre sus áreas centrales, en tanto que la cobertura no incluye la zona del proyecto.



Cobertura de red cloacal por radio censal en AMBA, 2010. Fuente: Instituto del Conurbano, UNGS.

La tabla que sigue a continuación permite conocer el nivel de la cobertura en los partidos de Merlo y Morón. Se observa una brecha importante entre ambos, mientras Morón alcanza un nivel de cobertura del 55 %, Merlo presenta un nivel muy inferior, con solo un 21% de cobertura. La disparidad también es muy visible en cuanto a los niveles de servicios deficientes, casi 31 % en Merlo contrapuesto a casi un 12 % en Morón

Tabla 20 : Merlo y Morón. Hogares según de desagüe del inodoro. Año 2010					
Partido	Hogares		Tipo de desagüe del inodoro		
			A red pública (cloaca)	A cámara séptica y pozo ciego	Servicios deficientes
Merlo	Total	147.716	30.414	71.916	45.386
	%	100	20,6	48,7	30,7
Morón	Total	106.902	59.187	35.113	12.602
	%	100	55,4	32,8	11,8

Fuente: Censo 2010. INDEC

Un informe ad hoc realizado por el Municipio de Merlo, proporcionado a esta consultoría por DVBA, destaca que:

“Toda la población ubicada en el área de la Cuenca del Río Matanza Riachuelo:

- CARECE en su totalidad de obras hidráulicas,
- CARECE del servicio sanitario de agua potable,
- CARECE del servicio sanitario de desagües cloacales,
- Casi la totalidad de sus calles son de tierra.

Con respecto a los Desagües Cloacales, existe un Colector Cloacal que se desarrolla paralelo a la Ruta Provincial N° 1003 entre Chascomús y Blasco Ibáñez.

La traza se desarrolla por la zona de banquina de la Ruta y llega a dos Estaciones de Bombeo, una ubicada en Zequeira y Tuyutí y la segunda en Blasco Ibáñez entre Diego Valdez y Tuyutí, sin desarrollo de la red domiciliaria”.

En la figura que sigue a continuación se muestra la traza de los colectores cloacales y su recorrido paralelo a la RP1003



Traza de colectores cloacales en entorno RP1003. Fuente: Municipalidad de Merlo

Aqua

Como ya fuera mencionado, AySA es la empresa encargada de proveer los servicios de agua y cloacas para la Ciudad de Buenos Aires y 26 partidos del conurbano bonaerense: Almirante Brown, Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Escobar, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, Tigre, Tres de Febrero, V. López, San Fernando, San Isidro, San Miguel y San Martín

Fue creada el 21 de marzo de 2006 por el Decreto 304/2006 del Poder Ejecutivo Nacional y luego ratificada por el Poder Legislativo mediante la Ley N° 26.100. Su capital accionario pertenece mayoritariamente al Estado Nacional (90%) y el capital restante corresponde a los trabajadores. a través de un Programa de Participación Accionaria (PPA).

Así como sucedía con los niveles de cobertura de cloacas en el AMBA, los datos del último Censo Nacional (INDEC, 2010), también muestran que la cobertura de agua es muy dispar, con áreas cubiertas y otras marginadas de la red de servicio, el 76% de la población del AMBA posee acceso al servicio de agua, que disminuye al 67 % en los 24 partidos del GBA

La brecha existente en la cobertura del servicio de agua: CABA, presenta una cobertura prácticamente plena del servicio, un 97%, los partidos del Gran Buenos Aires presentan niveles inferiores al de la misma con solo el 67% de cobertura.

Respecto del Area de Influencia directa del proyecto se observa que tanto en Merlo como en Morón se verifica que la red de agua cubre sus áreas centrales, en tanto que la cobertura no incluye la zona del proyecto.

La tabla que sigue a continuación permite conocer el nivel de la cobertura en los partidos de Merlo y Morón. Se observa una brecha importante entre ambos, mientras Morón alcanza un nivel de cobertura del 81 %, Merlo presenta un nivel muy inferior, con solo un 46% de cobertura. La disparidad también es muy visible en cuanto a la provisión de agua por bomba de motor, 50 % en Merlo contrapuesto a un 17 % en Morón.

Tabla 22: Merlo y Morón. Hogares según procedencia del agua				
Provisión y procedencia del agua	Merlo		Morón	
	Total hogares	%	Total Hogares	%
	147.716	100	106.902	100
Red pública	67.948	46,00	86.859	81,25
Perforación con bomba de motor	74091	50,16	18.577	17,38
Perforación con bomba manual	1841	1,25	116	0,109
Pozo	3.506	2,37	1.286	1,203
Transporte por cisterna	211	0,14	55	0,051
Agua de lluvia, río, canal, arroyo o acequia	119	0,08	9	0,008
Fuente: Censo 2010. INDEC				

Se repite también en este acápite, por ser pertinente, el informe ad hoc realizado por el Municipio de Merlo, proporcionado a esta consultoría por DVBA, que destaca que:

“Toda la población ubicada en el área de la Cuenca del Río Matanza Riachuelo:

- CARECE en su totalidad de obras hidráulicas,
- CARECE del servicio sanitario de agua potable,
- CARECE del servicio sanitario de desagües cloacales,
- Casi la totalidad de sus calles son de tierra.

Con respecto a los Desagües Cloacales, existe un Colector Cloacal que se desarrolla paralelo a la Ruta Provincial N° 1003 entre Chascomús y Blasco Ibáñez.

La traza se desarrolla por la zona de banquina de la Ruta y llega a dos Estaciones de Bombeo, una ubicada en Zequeira y Tuyutí y la segunda en Blasco Ibáñez entre Diego Valdez y Tuyutí, sin desarrollo de la red domiciliaria”.

ESTUDIO DE RIESGO DE DESASTRES NATURALES

Se trata de un proyecto de repavimentación y ensanche de una ruta existente que por su implantación en una zona alta no puede considerarse vulnerable a desastres naturales.

Sin embargo, la región del AMBA donde se ubica el proyecto y que posee un clima muy morigerado, no es ajena actualmente a los efectos y riesgos del fenómeno del cambio climático que ocurre a nivel global.

Entre los eventos más recurrentes se encuentran las inundaciones; lluvias intensas y granizos; tornados y variaciones de la intensidad de los vientos. Las inundaciones se consideran la principal amenaza para la región dado que el aumento de la temperatura superficial afecta también a los cursos de agua y esto genera una mayor evaporación de agua aumentando la humedad relativa del aire factor que puede traer aparejado un aumento en la frecuencia e intensidad de eventos extremos, como tormentas y caída de granizo.

En el Área Metropolitana de Buenos Aires los factores que influyen en mayor medida en la calidad de aire, produciendo emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación atmosférica, son el uso de combustibles fósiles.

La creciente impermeabilización del área a drenar, la escasa pendiente de los arroyos, los límites de drenaje poco definidos, la acción de sudestadas sobre la descarga de los arroyos, el relleno de algunos bajos o bañados cuya misión geomórfica es la de amortiguar o demorar el pico de creciente son algunos de los factores que inciden en la ocurrencia de inundaciones de la región o área de influencia indirecta de la RP1003.

Esta razón es la que fundamenta la decisión de mantener ciertos desagües pluviales a cielo abierto de la mejora y ampliación de la RP1003, junto con obras hidráulicas de conducción de aguas pluviales para controlar el drenaje del área.

Asimismo, si bien se constatan en la zona de influencia directa hogares con necesidades insatisfechas y por ello con cierto grado de vulnerabilidad debido en especial a ciertas características de precariedad de las viviendas, éstas se asientan en un área de planialtimetría más alta que la zona circundante, ya que se trata de la divisoria de cuencas entre los Ríos Reconquista y Matanza, por donde transcurre la RP1003.

Se puede afirmar que el proyecto presenta condiciones de ubicación y diseño que consideran la reducción del riesgo de inundación como premisa básica.

Durante la etapa de construcción se han identificado algunas acciones que podrán potenciar este riesgo, sino de inundación, al menos de anegamientos. Estas acciones serían la acumulación de restos y desechos de demoliciones, remoción de infraestructuras, el taponamiento no intencional de los desagües pluviales a cielo abierto, el desvío de escurrimiento de aguas pluviales por presencia de montículos de tierra excavada o acopiada para realizar la base de la nueva calzada, entre otras. Estos impactos pueden ser manejados adecuadamente con buenas prácticas de obra. Para reducir el riesgo se han incluido medidas mitigatorias directas e indirectas en diversos programas incluidos en el Plan de Gestión Ambiental y Social.

Actualmente se debe considerar el importante riesgo que implica la pandemia de COVID- 19 y es por esta razón que se ha incluido en el el PGAYs un Apéndice conteniendo un Protocolo de Prevención y actuación frente a esta epidemia mundial, en el contexto de la obra y sus trabajadores.

GENERACIÓN DE DATOS PRIMARIOS

Debido a la importancia socioambiental del impacto que generará la duplicación de calzada de la RP1003, respecto de la necesidad de desplazar las actividades informales de venta ambulante, se ha efectuado un estudio particularizado complementario.

A través de un trabajo de campo, consistente en el relevamiento ocular expeditivo, se completó una guía de observación sobre las instalaciones de puestos informales de venta callejera a la vera de la Ruta1003, realizándose además un registro fotográfico. Se realizaron los días 14/05/21 y 16/06 21 sendos relevamientos expeditivos de la zona de proyecto y su entorno inmediato, con énfasis en una mirada socio-ambiental por tratarse de un área urbana de baja densidad.

Uno de los objetivos de estos relevamientos fue conocer la necesidad o no de dar cumplimiento a la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario (OP-710) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Estos relevamientos permitieron identificar actividades que implican un uso irregular de la zona de camino y que deberán ser desplazadas porque el lugar que ocupan hoy en las banquinas, una vez implementado el proyecto, será ocupado por la calzada de la RP1003.

En consecuencia resulta importante tener en cuenta que en el contexto de este proyecto el plan a presentar a que alude la OP-710 se referirá a un plan para paliar las afectaciones económicas que sufrirá un grupo de aproximadamente una docena de vendedores informales que desarrollan sus actividades de venta callejera de comidas al paso en forma precaria en las banquinas de la RP1003 y que serán desplazados porque, lo que hoy son grandes banquinas de tierra, formarán parte de la doble calzada de hormigón proyectada.

Los resultados de la recopilación de esta información primaria se presentan en el

ANEXO : Relevamiento Área Operativa de Proyecto

Es importante destacar que el proyecto no requerirá de ningún tipo de expropiación (fenómeno de derecho público, constitucional y administrativo, que consiste en la transferencia coactiva de la propiedad privada desde su titular al Estado, mediante indemnización) ya que en ningún caso hay viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas ocupando la traza de la RP1003.

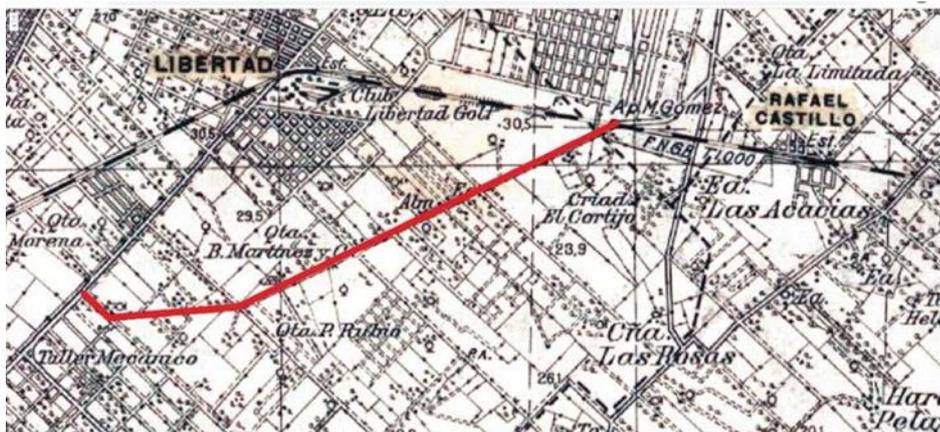
Los puestos de venta callejera de alimentos son, en todos los casos, instalaciones informales y construidas con materiales precarios o son carros móviles. Se ha previsto un PRI (ver ANEXO: Plan de reasentamiento involuntario) que permita identificar y analizar las afectaciones de las personas y actividades como consecuencia de las actividades del proyecto en lo referido a la necesidad de reasentamiento/traslado temporario/reorganización del espacio público e identificar las compensaciones a proponer y a adoptar.

Esta situación de presencia de actividades de venta de alimentos y comidas en la Ruta1003 puede considerarse la principal variable socioambiental potencialmente afectada por el desarrollo del proyecto.

ALTERNATIVA SIN PROYECTO

La RP1003, que se desarrolla, casi en su totalidad, en la localidad de Libertad en el partido de Merlo con un pequeño tramo en el partido de Morón, constituye una importante vía de conexión de la mencionada localidad particularmente con el sur del partido de Merlo, con los partidos de Marcos Paz, La Matanza y Morón y en general con el resto de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Su importancia no es nueva ya que en registro de 1914 se puede observar claramente su traza similar a la actual. Aún con un nivel de urbanización muy bajo, en una zona de quintas se visualiza nítidamente la traza del RP1003 como un medio de conexión del enclave limitado por las vías férreas del Belgrano Sur con el resto del partido de Merlo y la región.



Traza de la RP1003, año 1914. Fuente: cartas topográficas de 1914 del Instituto Geográfico Militar

Actualmente esta vía de circulación presenta, en el tramo a intervenir, una calzada pavimentada en asfalto de 7,00m de ancho, con estado superficial en condición regular a mala por sectores. Se advierten banquetas de suelo a ambos lados, de ancho y conformación variable.

En ciertos sectores el perfil transversal presenta signos de desgaste y deformaciones, con presencia de baches, fisuraciones y leves ahuellamientos. Asimismo, se identifican carencias, tanto hidráulicas, como funcionales y de seguridad, especialmente para los usuarios del transporte público y peatones.

Se registra una insuficiente capacidad de la infraestructura vial existente para los volúmenes de tránsito, lo que genera congestión vehicular. También se ven vehículos deteniéndose en la calzada por falta de dársenas propias para maniobras de giro, y por falta de dársenas para ascenso y descenso de pasajeros destinado al transporte público. En consecuencia, resultan usuarios desprotegidos y la ocurrencia de accidentes.

En cuanto al espacio público se observa que está sumamente descuidado y que hay apropiaciones indebidas con actividades comerciales, cartelería de publicidad, estacionamientos y acopio de materiales. Por último, también se registran puestos ambulantes de venta de comida en su gran mayoría, a la vera del camino.

En el año 2019 se realizó un ensanche de calzada en la RP1003, incorporándose un carril más por sentido de circulación, entre la avenida R.P. Nº1001 (Av. Eva Perón) y la estación Merlo Gómez (aproximadamente 1,00 km).

El proyecto actual de intervención sobre traza de la RP 1003 consiste en dar una continuidad al ensanche de calzada mencionado y ya ejecutado. Se estima que de no concretarse este proyecto se continuaría agravando la congestión de tránsito y persistirían las actuales condiciones de inseguridad vial tanto para los vehículos como para los peatones. También perduraría la limitada existencia de infraestructura que permita garantizar la seguridad de peatones y usuarios vulnerables, que pueden resumirse en: a) ausencia de veredas y sendas peatonales seguras, b) carencia de espacios y tiempos semafóricos propios para peatones resguardados de la circulación vehicular, c) dificultades de uso para personas con capacidades diferentes, d) falta de seguridad para el transporte no motorizado, f) falta de señalización correcta para el usuario, e) presencia de zanjas, pastizales, zonas oscuras e inseguras y espacios inaccesibles. Todas estas situaciones negativas son la justificación para insistir en la necesidad de concretar este proyecto.

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

CAPÍTULO 4 – IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES



**DIRECCIÓN DE
VIALIDAD**

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
Y SERVICIOS PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES

CAPÍTULO 4 – IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

4.1 METODOLOGÍA

Se identificaron en una primera instancia las acciones del proyecto y sus interacciones con los componentes ambientales de su entorno, en las etapas de Construcción y Operación, respectivamente. Para ello, se utilizaron Matrices simples de interacción para, en la siguiente fase seleccionar, describir y ponderar los impactos ambientales más significativos.

La Matriz es una tabla de doble entrada que permite visualizar las interacciones entre las actividades de proyecto y los factores ambientales afectados, en conjunto.

Las Matrices se consideran un instrumento ágil para la puesta en común de la identificación y evaluación de impactos.

Se ha avanzado respecto de una simple identificación, procediéndose a una clasificación básica de los impactos, en cuanto a su valoración cualitativa, positiva o negativa, y a la determinación de la oportunidad de considerar la intervención en ciertos aspectos, en cuanto a la adopción de medidas de manejo adecuadas, sin las cuales los efectos pasarían a ser impactos negativos.

En las Matrices IA-1 e IA-2, se ha utilizado la siguiente convención:

- Impacto Negativo = Rojo
- Impacto Positivo = Verde

Luego con la selección de los impactos más significativos se procedió a la evaluación ponderada de dichos impactos según diferentes atributos.

En las Matrices EIA 1 y EIA 2, para cada Factor ambiental, se consignan los impactos identificados y las acciones que los determinan, para luego aplicar una ponderación numérica según el tipo de atributo de cada impacto, para las Etapas de Construcción y Operación, respectivamente.

Cada cruce, definido por una acción y un factor, se califica en base al **Signo:** (positivo) benéfico, (negativo) perjudicial; y se caracterizan según los siguientes atributos: **Inmediatez, Reversibilidad, Mitigación y Temporalidad.**

Respecto al Nivel de valoración: Se ha ponderado el factor de Riesgo (probabilidad de ocurrencia), con el siguiente puntaje: Impacto Alto y muy alto 10; Impacto Moderado = 5 e Impacto Bajo y muy bajo = 1.

De acuerdo a la escala y criterio adoptados, se calcula el puntaje medio por fila, mediante una simple suma algebraica y el puntaje absoluto final depende de la cantidad de filas de cada Matriz. El puntaje final, se ha referido al total del puntaje de la Matriz expresado en %.

Cabe señalar que la ponderación numérica se efectúa al sólo efecto de sistematizar el análisis de juicio realizado, de ningún modo dicho puntaje define absolutamente la importancia relativa de cada factor ambiental, sino que aportan a la decisión de realizar un proyecto y permiten realizar las recomendaciones sobre Medidas Mitigatorias para disminuir, evitar o compensar los potenciales impactos

identificados.

4.2 ACCIONES DEL PROYECTO

4.2.1 Identificación de acciones de la Etapa de Construcción

En la Tabla A 1 se consigna el listado de acciones de proyecto para la etapa de Construcción.

Tabla A 1: Identificación de acciones de proyecto para la etapa de Construcción
• Desplazamiento de actividades de comercio informales sobre el borde de la ruta
• Ubicación de Obradores
• Demolición de calzada actual.
• Demolición, remoción de refugios para transporte
• Remoción de luminarias existentes
• Remoción /Tala de árboles y arbustos
• Depósito de Materiales extraídos y sobrantes
• Provisión tierra seleccionada /uso de canteras
• Excavación/ Movimiento de Tierra para caja
• Construcción de base y subbase de la vía
• Construcción de doble calzada en hormigón simple
• Construcción de colectoras en hormigón simple.
• Construcción de banquetas conformadas.
• Construcción Obras de arte – Alcantarillas y Puente Aº Las Vívoras
• Adecuación de sistema de desagüe hidráulico.
• Desagüe Pluvial en Colectora y calzada c/cordón
• Adecuación de Paso a Nivel en vías FF.CC. Belgrano Sur
• Colocación de ordenadores de tránsito en intersecciones.
• Construcción de dársenas para transporte público
• Colocación de refugios para pasajeros
• Instalación de Sistemas de iluminación.
• Instalación de sistemas semafóricos.
• Señalización vertical y demarcación horizontal.
• Movimiento de Maquinaria pesada

• Corte y desvío de tránsito local y pasante
• Desvío transporte público
• Colocación de vallados y señalización temporaria
• Vertidos accidentales
• Consumo de energía
• Consumo de agua
• Demanda de mano de Obra
• Medidas de Seg. e Higiene Laboral
• Abandono/Cierre de Obrador

4.2.2 Identificación de acciones de la Etapa de Operación

En la Tabla A2 se consigna el listado de acciones de proyecto para la etapa de Operación.

Tabla A 2: Identificación de acciones de proyecto para la etapa de Operación
• Ocupación del espacio por la infraestructura. vial
• Mejora de la infraestructura para la circulación vial
• Mejora de la durabilidad de la superficie de rodamiento de Hº Simple
• Mejora del sistema de desagüe hidráulico.
• Adecuación Paso Nivel en vías FF.CC. Belgrano Sur para 4 carriles
• Aumento de seguridad en accesos laterales y cruces por semaforización y señales
• Aumento de ordenamiento tránsito en intersecciones.
• Refugios para pasajeros durables y con imagen homogénea

<ul style="list-style-type: none"> • Dársenas para transporte público
<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Sistemas de iluminación.
<ul style="list-style-type: none"> • Instalación de sistemas semafóricos.
<ul style="list-style-type: none"> • Señalización vertical y demarcación horizontal.
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de circulación vial
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de Ruidos y contaminación atmosférica
<ul style="list-style-type: none"> • Disminución de Riesgo de accidentes por duplicación de carriles
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de la Ruta
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de espacios parqueizados
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de luminarias y semaforización
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de mobiliario urbano
<ul style="list-style-type: none"> • Demanda de Mano de Obra p/ Mantenimiento
<ul style="list-style-type: none"> • Dispositivos de Seguridad y Señalización en la vía
<ul style="list-style-type: none"> • Mejora del paisaje urbano por el diseño de ruta y obras complementarias
<ul style="list-style-type: none"> • Posible aumento del valor de propiedades inmuebles por mejor infraestructura vial
<ul style="list-style-type: none"> • Mejora accesibilidad a Partidos de Merlo y Morón

4.2.3 Matrices de Identificación de Acciones y factores impactados

En las Matrices IA-1 e IA-2 se realiza la interacción de las acciones identificadas con los componentes y factores ambientales para la Etapa de Construcción y Operación, respectivamente.



PROYECTO: PAVIMENTACIÓN Y DUPLICACIÓN DE CALZADA DE RUTA PROVINCIAL Nº 1003

Matriz IA - 1

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES - RELACIÓN DE ACCIONES Y FACTORES AMBIENTALES

ACCIONES DEL PROYECTO	MEDIO NATURAL										MEDIO ANTROPICO																		
	AIRE		SUELO		AGUA				MEDIO BIOTICO		MEDIO CONSTRUIDO					MEDIO SOCIO-ECONOMICO													
	CALIDAD	NIVEL SONORO	CALIDAD	ESTABILIDAD	CAUDAL	CALIDAD	DRENAJE	CAUDAL	CALIDAD	FAUNA	FLORA	VIVIENDA	DENSIDAD	EDUCACIÓN	CENTROS DE SALU	RECREACIÓN	CIRCULACION	ACCESOS VIALES	ENERGIA	COMERCIO	INDUSTRIA	EMPLEO	FUENTE INGRESOS	VALOR INMUEBLES	SALUD PUBLICA	MOLESTIA P/ACTI	SEGURIDAD VIAL	PAISAJE URBANO	HIG.SEG LABORAL
ETAPA DE CONSTRUCCION																													
Ubicación de Obradores																													
Demolición de calzada actual.																													
Remoción de refugios para transporte																													
Remocion de luminarias existentes																													
Remoción /Tala de árboles y arbustos																													
Depósito de Materiales extraídos y sobrantes																													
Provisión tierra selec /uso de canteras																													
Excavación/ Movimiento de Tierra para caja																													
Construcción base y subbase de la vía																													
Construcc. doble calzada en hormigón simple																													
Construcción de colectoras en hormigón simple.																													
Construcción de banquetas conformadas.																													
Adecuac. sistema de desagüe hidráulico.																													
Adecuac. Paso Nivel en vías FF.CC. Belgrano Sur																													
Coloc ordenadores de tránsito en intersecciones.																													
Construcc.dársenas para transporte público																													
Coloc refugios para pasajeros																													
Instalación de Sistemas de iluminación.																													
Instalación de sistemas semafóricos.																													
Señalización vertical y demarcación horizontal.																													
Movimiento de Maquinaria pesada																													
Desvío de tránsito local y pasante																													
Desvío transporte público																													
Colocación de vallados yseñalización temporaria																													
Vertidos accidentales																													
Consumo de energía																													
Consumo de agua																													
Demanda de mano de Obra																													
Medidas de Seg. e Higiene Laboral																													
Abandono/Cierre de Obrador																													

Referencias:

Impacto Negativo Impacto Positivo



PROYECTO: PAVIMENTACIÓN Y DUPLICACIÓN DE CALZADA DE RUTA PROVINCIAL N° 1003

Matriz IA - 2

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES - RELACIÓN DE ACCIONES Y FACTORES AMBIENTALES

ACCIONES DEL PROYECTO	MEDIO NATURAL										MEDIO ANTROPICO																		
	AIRE		SUELO		AGUA			MEDIO BIOTICO		MEDIO CONSTRUIDO					MEDIO SOCIO-ECONOMICO														
	CALIDAD	NIVEL SONORO	CALIDAD	ESTABILIDAD	CAUDAL	CALIDAD	DRENAJE	CAUDAL	CALIDAD	FAUNA	FLORA	USO DEL SUELO		INFRAESTR.			ECONOMIA			CALIDAD DE VIDA									
											VIVIENDA	DENSIDAD	EDUCACIÓN	CENTROS DE SALUD	RECREACIÓN	CIRCULACION	ACCESOS VIALES	ENERGIA	COMERCIO	INDUSTRIA	EMPLEO	FUENTE INGRESOS	VALOR INMUEBLES	SALUD PUBLICA	MOLESTIA P/ACTIV.	SEGURIDAD VIAL	PAISAJE URBANO	HIG.SEG. LABORAL	
Ocupación del espacio por la infraestr. vial																													
Mejora de la infraestructura para la circulación vial																													
Aumento durabilidad de calzada (H° Simple)																													
Mejora del sistema de desague hidráulico.																													
Adecuac. Paso Nivel en vías FF.CC. Belgrano Sur																													
Aumento de seguridad en accesos laterales y cruces																													
Aumento de ordenamiento tránsito en intersecciones.																													
Refugios para pasajeros durables y homogéneos																													
Dársenas para transporte público																													
Nuevo Sistemas de iluminación.																													
Instalación de sistemas semafóricos.																													
Señalización vertical y demarcación horizontal.																													
Aumento de circulación vial																													
Aumento de ruidos y contaminación atmosférica																													
Disminución de Riesgo de accidentes por proyecto																													
Mantenimiento de espacios parquizados																													
Mantenimiento de luminarias y semaforización																													
Mantenimiento de mobiliario urbano																													
Demanda de mano de Obra para mantenimiento																													
Mejora paisaje urbano por diseño ruta/obras compl.																													
Posible aumento valor inmuebles por mejor vialidad																													
Mejora accesibilidad a Partidos de Merlo y Morón																													

Referencias:

Impacto Negativo Impacto Positivo

4.3 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

4.3.1 Criterios y Matrices de Evaluación

De acuerdo a la identificación de acciones e interrelación de factores, se elaboraron las Matrices de Evaluación de potenciales Impactos ambientales y sociales también para las Etapas de Construcción y Operación.

En las Matrices EIA 1 y EIA 2, para cada Factor ambiental se consignan los impactos identificados y las acciones que los determinan, para luego aplicar una ponderación numérica según el tipo de atributo de cada impacto, para las Etapas de Construcción y Operación.

Cabe volver a señalar que el potencial Impacto se pondera según:

Signo: (positivo) benéfico, (negativo) perjudicial

Atributos: Inmediatez, Reversibilidad, Mitigación y Temporalidad.

El factor de Riesgo (probabilidad de ocurrencia), se pondera con el siguiente puntaje simple: Impacto Alto y muy alto 10; Impacto Moderado = 5, e Impacto Bajo y muy bajo= 1.

El puntaje máximo por fila surge de la simple suma algebraica y el puntaje absoluto final depende de la cantidad de filas de cada Matriz. El puntaje final, se refiere al máximo puntaje posible de la tabla expresado en %.

4.3.2 Matriz de Evaluación de potenciales impactos para Etapa de Construcción

En la Matriz EIA 1, de Evaluación de Impactos para la Etapa de Construcción se observa que los principales impactos negativos durante la etapa de construcción del proyecto están relacionados con:

- Generación de polvo y partículas y aumento del nivel sonoro puntual y continuo debido a los movimiento de suelos y desmonte para demolición de la

calzada existente y conformación de la caja y ejecución de bases para la nueva pavimentación con H⁰ simple, en una extensa longitud

- Riesgo de afectación de cursos de agua y zanjas pluviales por inadecuada disposición de escombros y deshechos de obra
- Afectación de estabilidad o erosión del suelo y modificación del drenaje por movimientos, compactación y acopio del suelo extraído
- Degradación y/o contaminación del estado del suelo por vertidos accidentales de sustancias peligrosas o especiales
- Afectación de la cubierta vegetal del suelo por movimiento de suelos y desmonte
- Afectación de avifauna por extracción de árboles y aumento de nivel sonoro puntual y continuo.
- Molestias a la población circundante por generación de ruidos y polvo de obra
- Molestias a la población por restricción de la movilidad urbana y al aumento de tránsito de rodados y maquinarias pesadas.
- Afectación de peatonalidad de los frentistas y consumidores de comercios actuales
- Perjuicio económico para un sector de población por afectación y desplazamiento de actividades comerciales formales e informales para la duplicación de calzada
- Riesgo de accidentes para la población por movimiento de obra y circulación de maquinaria y rodados pesados.
- La demanda de agua y sistema cloacal para el Obrador debe atenderse con servicios alterativos por la falta de red pública de servicios
- Eventual afectación de servicios por demanda de energía eléctrica
- Sobre la infraestructura local y regional la afectación a la circulación vial actual será el impacto más significativo durante la construcción, afectando asimismo al transporte público que utiliza la población de manera regional
- También será significativa la alteración de la circulación vehicular y peatonal para los frentistas de la ruta, en especial los que cuenten con garages para autos

- Uno de los grandes beneficios durante la etapa de construcción y con alcance regional será la generación de empleos
- Asimismo, la obra, dada la demanda de materiales e insumos, provocará generación de ingresos a nivel local y regional
- Afectación de ventas de comercios de ruta formales debido a la restricción que existirá para el acceso y estacionamiento de automóviles y público pasante por la ruta actual, así como por desvíos de tránsito en general y en especial de transporte público.
- Dadas las características de los trabajos implicados en la obra, se estima un bajo riesgo de accidentes laborales. No obstante, se deberá desarrollar actividades de capacitación laboral en seguridad e higiene laboral y protección ambiental.

Los impactos negativos identificados y evaluados serán mayormente significativos pero locales, temporarios, reversibles cuando se finalice la construcción y mitigables con adecuadas prácticas de obra.

En la Matriz EIA 1 se ha evaluado un Impacto Final negativo de -40 % m compuesto por un -22 % sobre los factores del subsistema natural y un -18 % sobre el medio socioeconómico. Debe destacarse el alto impacto económico y generación de empleo que determina la construcción de una obra del orden de los 6,5 Km de extensión. (Ver Matriz EIA-1).

PROYECTO DE PAVIMENTACIÓN Y DUPLICACION DE CALZADA DE LA RUTA PROVINCIAL N° 1003											MATRIZ EIA - 1				
MATRIZ DE EVALUACION DE IMPACTOS AMBIENTALES			ETAPA DE CONSTRUCCIÓN								Puntaje Final	Incidencia			
FACTOR	IMPACTO	ACCIÓN	Calific.		Características					Nivel					
			+	-	1	2	3	A	M	B					
					L	R	Rv	NR	M	NM	10	5	1	%	
Calidad de Aire	Generación de polvo y partículas y aumento del nivel sonoro puntual y continuo	Instalación y operación de Obrador	-1	5		1	1					5		-12	-22%
		Demolición y excavación de suelos y desmonte	-1	5		1	1			10				-17	
		Transporte, Carga y Descarga de Materiales	-1	5		1	1			10				-17	
		Pavimentación y acciones de obra en general	-1	5		1	1			10				-17	
Agua	Riesgo de afectación de cursos de agua y zanjas pluviales	Demolición y excavación de suelos y desmonte	-1	5		1	1					5		-12	
		Generación y disposición de residuos sólidos	-1	5		1	1					5		-12	
		Derrames accidentales de sustancias peligrosas	-1	5			5	1		10				-21	
Suelos	Afectación/ Erosión/drenaje superficial	Demolición y excavación de suelos y desmonte	-1	5		1						5		-11	
		Degradación	-1	5		1						5		-11	
		Contaminación	-1	5		1				10				-16	
Flora y fauna	Eliminación de vegetación	Movimiento de suelos y desmonte	-1	5		1							1	-7	
		Afectación de avifauna	-1	5		1								1	
Población	Molestias por Ruidos y polvo	Construcción en general	-1	5		1					10			-16	
		Molestias por restricción de la movilidad urbana	Cortes y desvío de la ruta	-1	5		1				10				-16
			Ocupación con duplicación de calzada	-1	5		1				10				-16
		Perjuicio economico	Desplazamiento de activ. informales	-1	5		1						5		-11
		Riesgo de accidentes	Movimiento de Maquinaria Pesada	-1	5		1						5		-11
Infraestructura y Servicios	Demanda de agua y sistema cloacal	Obrador y obra en general - Sanitarios para personal	-1	-5		1						5		-1	
	Afectación de servicios	Demanda de energía eléctrica	-1	5		1						5		-11	
	Afectación de circulación vial actual	Cortes y desvío de la ruta	-1		10	1				10				-21	
	Afectación de transporte público	Cortes y desvío de la ruta	-1		10	1				10				-21	
Movilidad urbana	Alteración de la circulación vehicular y peatonal	Transporte de Materiales	-1	5		1						5		-11	
		Movimiento de Rodados y Maquinaria Pesada	-1	5		1						5		-11	
		Cruce de vías FC Belgrano	-1		10	1				10				-21	
Uso del Suelo	Desplazamiento de activ comerciales	Ocupación con duplicación de calzada	-1	5		1						5		-11	
Economía	Generación de Empleos	Demanda de mano de Obra	1			10	1			1	10			22	
	Generación de ingresos	Demanda de materiales e insumos - Abastec de obra	1			10	1			1	10			22	
	Afectación de ventas de comercios de ruta	Restricc de estacionamiento y acceso a comercios por obra	-1	5		1						5		-11	
Seguridad	Bajo riesgo de accidentes laborales	Aplicación de normas de seguridad e higiene laboral	1			5	1				10			16	
TOTAL EVALUACIÓN FINAL DE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN											-289	-40%			
Atributos de los Impactos	Signo (+ ó -)	L= Local Directo	R=Reversible	M=Mitigable	Alto	Medio	Bajo							Puntaje medio:	
		R= Regional /	I=Irreversible	NM=No Mitigable	■	■	■						725=100%		

4.3.3 Matriz de Evaluación de potenciales impactos para Etapa de Operación

En la Matriz EIA 2, que se muestra a continuación, se observa que en la Etapa de funcionamiento u operación del proyecto es cuando se verificarán los impactos positivos de éste, ya que se trata de un proyecto de mejoramiento vial y mejoramiento de la accesibilidad, sobre una traza existente.

La puesta en marcha del proyecto contribuirá al desarrollo de esta región, con mínimos impactos negativos que pueden ser mitigados, cuando se apliquen las medidas apropiadas y buenas prácticas constructivas y operativas. Puede afirmarse que mejorará sin duda la calidad de vida de los pobladores su área de influencia directa e indirecta.

Los principales impactos negativos durante esta etapa estarían relacionados con:

- La continuidad e incluso aumento de la emisión de gases GEI's por aumento del tránsito vial
- Disminución de espacios de estacionamiento debido a la ocupación de suelo con la duplicación de ruta
- Aumento de demanda de energía por sistema de iluminación y Semaforización

Estos impactos pueden considerarse reversibles o al menos mitigables, pero en el largo plazo, con la adopción de medidas tecnológicas de sustitución de combustible y energía convencional y en el mediano plazo con medidas de planeamiento y ordenamiento urbano.

Los principales impactos positivos serían los que cumplen los objetivos y premisas del proyecto y sintéticamente son los siguientes:

- Mejora de conectividad vial hacia Morón y resto de AMBA
- Mejora de conectividad del sector sudeste de Merlo y de su vinculación con Morón
- Mejora del paisaje urbano con espacios verdes y la consecuente mejora de percepción de la población sobre el paisaje urbano y calidad de vida

- Disminución de riesgos de accidentes viales y colisiones con la delimitación y segregación de tránsito pasante y local, con colectoras y espacio peatonal
- Disminución de riesgos de congestión vial y accidentes así como disminución de riesgos de accidentes para el peatón, debido a la duplicación de calzada y diseño de colectoras, señalización y semaforización y al mejoramiento y preservación del espacio peatonal
- Probable aumento del valor de propiedades inmuebles y probable densificación del área
- La economía se verá favorecida con la mejora de accesibilidad del Parque Industrial de Merlo en construcción.
- También se brindarán mejores condiciones para localización de comercios e industrias con la consecuente generación de ingresos y de empleos
- La mejora de espacio público y mayor iluminación y el tipo de equipamiento a colocar, permite estimar mejores condiciones de seguridad ciudadana y bajo riesgo de vandalismo respecto del equipamiento y mobiliario urbano

De acuerdo a la evaluación realizada, en la Matriz EIA 2 se puede apreciar que el Impacto Final positivo para la Etapa de Operación del Proyecto será alto y de +63 %, compuesto por un +2 % sobre los factores del subsistema natural y +61% sobre el medio socioeconómico (Ver Matriz EIA-2).

PROYECTO DE PAVIMENTACIÓN Y DUPLICACION DE CALZADA DE LA RUTA PROVINCIAL N° 1003											MATRIZ EIA - 2				
MATRIZ DE EVALUACION DE IMPACTOS AMBIENTALES			ETAPA DE OPERACIÓN								Puntaje Final	Incidencia			
FACTOR	IMPACTO	ACCIÓN	Calific.		Características								Nivel		
			+	-	1		2		3				A	M	B
					L	R	Rv	NR	M	NM	10	5	1		
												%			
Calidad de Aire	Continuará una moderada afectación de la calidad del aire	Es posible que se incremente la circulación vial y emisiones GEI's		-1	10	5			10		5		-30	2%	
Agua	No se afectará la calidad del agua	No se requiere utilizar el recurso agua para la operación	1		5	1		5			5		16		
Suelos	No se afectará la calidad del suelo	La obra se ubica sobre traza existente y reserva de suelo	1		5	1		5			5		16		
Tapiz vegetal	Mejora del paisaje urbano con espacios verdes	Creación y mantenimiento de espacios parquizados	1		5	1		5			5		16		
Fauna	La avifauna continuará disponiendo de habitat	Creación y mantenimiento de espacios parquizados	1		5	1		5			5		16		
	Animales domésticos podrán ser atropellados	Traza que atraviesa zonas urbanizadas		-1	5			5	10			1	-21		
Población	Mejora de conectividad vial hacia Morón y resto de AMBA	Operación de la ruta ampliada y optimizada	1		10	5	5		10				30	61%	
	Mejora de percepción de paisaje urbano y calidad de vida	Equipamiento de la ruta con mobiliario urbano y parquización	1		10	5	5				5		25		
	Mejores condiciones de movilidad urbana	Segregación de tránsito pasante y local , con colectoras	1		5		5	5		10			25		
	Disminución de riesgos de accidentes para el peatón	Diseño de colectoras , señalización y semaforización	1		5		5	5		10			25		
	Disminución de riesgos de accidentes viales y colisiones	Operación de la ruta ampliada y optimizada	1		5		5	5		10			25		
Infraestructura y Servicios	Demanda de energía eléctrica	Aumento de demanda de energía por sistema de iluminación y Semaforización		-1	10	5	5				5		-25		
	Mejora de la conectividad de un sector del AMBA	Operación de la ruta ampliada y optimizada con ordenadores de tránsito y medidas de seguridad	1		10	5	5				5		25		
	Mejora de conectividad del sector sudeste de Merlo y de su vialización con Morón		1		5		5	5		10			25		
	Menores riesgos de congestión vial y accidentes.		1		5		5	5		10			25		
	Disminución de espacios de estacionamiento		Ocupación de suelo con la duplicación de ruta sobre la prevista para ampliación		-1	5		5	5			5			-20
Movilidad urbana	Mejora y equilibrio de espacios de movilidad urbana	Delimitación y segregación de tránsito pasante y local , con colectoras y espacio peatonal	1		5		5	5			5		20		
	Mejoramiento y preservación del espacio peatonal		1		5		5	5		10			25		
	Aumento de seguridad en la movilidad en general		1		5		5	5		10			25		
Uso del Suelo	Importante factor para servicio del Parque Industrial de Merlo	Operación de la ruta ampliada y optimizada	1		10	5	5		10				30		
	Mejores condiciones para localización de comercios e industrias		1		10	5	5			5		25			
	Aumento de valor de propiedades inmuebles		1		5	10	5	5				1	26		
	Probable densificación del área		1		5		5	5			5		20		
Economía	Generación de ingresos	Mejores condiciones para localización de comercios e industrias	1		10	5	5			5		25			
	Generación de Empleos		1		10	5	5			5		25			
Seguridad	Demanda de mano de Obra para mantenimiento vial y lumínico		1		5		5	5			1	16			
	Bajo riesgo de accidentes laborales	Aplicación normas de seguridad e higiene laboral de la DVP	1		5		5	5			5		20		
	Mejores condiciones de seguridad ciudadana	Equipamiento de la ruta con mayor iluminación	1		5	1		5			5		16		
	Bajo riesgo de vandalismo	Equipamiento con mobiliario urbano antivandalismo	1		5	1		5			1	12			
TOTAL EVALUACIÓN FINAL DE LA ETAPA DE OPERACIÓN											458	63%			
Atributos de los Impactos	Signo (+ ó -)	L= Local Directo R= Regional / I=Inversible	R=Reversible I=Irreversible	M=Mitigable NM=No Mitigable	Alto	Medio	Bajo				Puntaje medio: 726-1000				

4.4 CONCLUSIONES

El Proyecto implica una mejora sustancial de la conectividad vial regional, específicamente de un sector al sudoeste del AMBA.

Los impactos ambientales serán en general negativos de moderada a baja intensidad en la etapa de Construcción. Estos son, en su gran mayoría, temporales, reversibles y mitigables, con buenas prácticas de obra, y debido a que las obras se realizarán dentro del área del derecho de vía de la ruta existente. No obstante, dado el grado de urbanización del área de influencia directa del proyecto, se ocasionarán molestias a la población y la circulación vial y peatonal de significación.

En efecto, como resultado de la Evaluación de Impacto Ambiental, se comprueba la importancia de los impactos ambientales negativos en la Etapa de Construcción (-40 %), temporarios y reversibles, así como la necesidad de intervenir, con medidas mitigatorias durante dicha etapa.

Los impactos negativos están relacionados con las acciones que afectan factores tales como movimiento de suelos, calidad del aire, por generación de polvo y ruido, y los cortes y desvíos del tránsito.

Durante la obra se tomarán las medidas de mitigación adecuadas tales como cercados, señalización y aplicación de medidas de seguridad e higiene laboral. La demanda de mano de obra tendrá impactos positivos en la generación de empleos en la región y fuentes de ingresos locales, aunque moderada. Por esto, no se considera que vayan a generarse movimientos poblacionales o migratorios de importancia que requieran la adopción de medidas mitigatorias complementarias, tales como provisión de viviendas u otros equipamientos durante las obras.

En la Etapa de Operación la evaluación es altamente positiva y de un 63 % debido a los objetivos del proyecto, la ausencia de requerimiento de utilización de recursos naturales para el funcionamiento del sistema y los altísimos impactos positivos en cuanto a disminución de riesgo de accidentes, el mejoramiento de un aspecto importante de la calidad de vida de la población del área sudeste del Partido de Merlo, su desarrollo urbano, la conectividad y movilidad urbana del mismo.

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

CAPITULO 5 - MEDIDAS PARA GESTIONAR IMPACTOS AMBIENTALES

Índice

CAPITULO 5 - MEDIDAS PARA GESTIONAR IMPACTOS AMBIENTALES	4
5.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN	4
5.2. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN	5
5.3. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARTICULARES DEL PROYECTO.....	11
5.4. CONSIDERACIONES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN ESPECÍFICAS PARA EL MEDIO ANTRÓPICO	21

CAPITULO 5 - MEDIDAS PARA GESTIONAR IMPACTOS AMBIENTALES

5.1 IDENTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tanto el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) como las medidas de mitigación recomendadas son el sustento para la prevención y minimización de los impactos ambientales negativos del proyecto, y serán tomadas como base obligatoria para el desarrollo de los trabajos, pudiendo ser complementadas o ajustadas en la medida que el avance del proyecto lo permita.

Toda obra vial genera efectos ambientales complejos, desarrollados en el tiempo y en el espacio, tanto en la etapa de construcción como de operación. Las medidas de prevención, de corrección y de compensación constituyen un instrumento para el proceso de toma de decisiones para lograr la máxima eficiencia y el mínimo costo funcional y ambiental del proyecto.

El enfoque por priorizar en la formulación de dicho conjunto de medidas estará centrado en la prevención más que en el tratamiento ulterior de los problemas ya desencadenados, teniendo en cuenta la disminución de costos que implica la adopción de una oportuna medida que evite daños controlables, así como la minimización del riesgo de generar impactos irreversibles.

En este capítulo, se exponen en primer lugar las medidas recomendadas para mitigar los impactos ambientales negativos generales del proyecto, teniendo en cuenta las acciones o actividades impactantes que producen o generan efectos sobre los Medios Natural y Antrópico, desarrollados en la Matriz de Calificación Ambiental. Estas medidas deberán ser incorporadas al Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que el Contratista deberá elaborar en ajuste al proyecto ejecutivo y el plan de obras previsto.

En segundo término, se observan las medidas de mitigación asociadas a las actividades o acciones impactantes más específicas del proyecto, que tendrán efectos ambientales sobre algún componente del Medio Natural o Antrópico, en particular. Estas medidas deberán también incorporarse al PGAS del proyecto ejecutivo. También se destacan algunas consideraciones y medidas de mitigación específicas para el Medio Antrópico, las cuales se complementarán con los Programas Ambientales y se incluirán en el PGAS.

De acuerdo con lo que establece el MEGA II "Las medidas de mitigación son un conjunto de acciones de prevención, control, atenuación, restauración y compensación de impactos ambientales negativos que deben acompañar el desarrollo del Proyecto para asegurar la protección del ambiente." A su vez "el Contratista deberá producir el menor impacto ambiental perjudicial sobre la población humana, la fauna, la flora, el suelo, el agua, el aire, el paisaje, el patrimonio histórico y/o cultural, las relaciones sociales, las comunidades indígenas y el medio ambiente, en general. Los daños a terceros causados por incumplimiento de estas normas serán

de responsabilidad del Contratista, quien deberá resarcir los costos que resulten de dicho incumplimiento.” El Concesionario/Contratista deberá asegurar el uso adecuado de los recursos naturales correspondientes al área de influencia directa de la obra; así como al mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios de la RP N°1003 y de la población aledaña a la franja de dominio público. Los daños causados por negligencia e incumplimiento de estas normas serán responsabilidad del Concesionario, quien deberá resarcir los costos que resulten de dicho incumplimiento. Por estos motivos el Concesionario deberá divulgar el pliego a sus trabajadores, a través de los medios que considere adecuados. Se han identificado las medidas mitigatorias para evitar o disminuir los impactos ambientales negativos identificados y jerarquizados, cuya fuente la constituyen las acciones de proyecto. Estas medidas o Normas Ambientales, referidas a buenas prácticas ambientales relacionadas con el manejo de insumos, residuos, emisiones gaseosas y sonoras, salud del personal, seguridad vial, afectación del espacio urbano y la percepción visual, han sido incorporadas en el Plan de Gestión Ambiental y Social, que será de aplicación obligatoria para el Contratista

Medidas de Mitigación

- MIT 1: Control de Vehículos, Equipos y Maquinaria Pesada
- MIT 2: Control de Emisiones Gaseosas, Material Particulado, Ruidos y Vibraciones
- MIT 3: Control de la Correcta Gestión de Residuos Tipo Sólido Urbanos y Especiales
- MIT 4: Control de la Correcta Gestión de Efluentes Líquidos
- MIT 5: Control de Excavaciones, Remoción de Suelo y Cobertura Vegetal
- MIT 6: Control de Acopio y Utilización de Materiales e Insumos
- MIT 7: Control del Plan de Prevención de Emergencias y Contingencias Ambientales
- MIT 8: Control de la Señalización de la Obra
- MIT 9: Ordenamiento de la circulación
- MIT 10: Control de Drenajes, Desagües y Anegamientos En zona de Obra

5.2 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Las Medidas de Mitigación recomendadas pueden ser ajustadas conforme se desarrollan avanzan los trabajos, y en virtud de las modificaciones que se presenten. El objetivo prioritario será arbitrar los medios necesarios para lograr la minimización de los eventuales conflictos ambientales y sociales vinculados a la obra.

Uso de Equipos y Maquinaria Pesada

El factor Uso de Equipos y Maquinaria Vial, afecta, en el Medio Natural y al Paisaje, Actividad Económica (comerciales, Industriales y Servicios), Seguridad de Operarios, Seguridad de las

Personas, Sistema Vial, Transporte Liviano y Pesado, Salud, Sistema Sanitario y Educación, en el Medio Antrópico.

Este factor se encuentra presente en el Montaje y Funcionamiento de Obradores; apertura de nueva traza, excavaciones de caja, construcción de paquete estructural, calzada de hormigón y obras complementarias, en la Etapa de Construcción de la obra.

Medida MIT – 1 Control de Vehículos, Equipos y Maquinaria Pesada

- El contratista deberá controlar el correcto estado de mantenimiento y funcionamiento del parque automotor, camiones, equipos y maquinaria vial, tanto propio como de los subcontratistas, así como verificar el estricto cumplimiento de las normas de tránsito vigentes, en particular la velocidad de desplazamiento de los vehículos.
- El contratista deberá elaborar manuales para la operación segura de los diferentes equipos y máquinas que se utilicen en labores de excavación y el operador estará obligado a utilizarlos y manejarse en forma segura y correcta.
- Los equipos pesados para la carga y descarga deberán contar con alarmas fonoluminiscentes de retroceso. En las cabinas de los equipos no deberán viajar ni permanecer personas diferentes al operador, salvo que lo autorice el encargado de seguridad.
- Se prestará especial atención a los horarios de trabajo de los equipos compactadores (rodillo liso vibratorio o rodillo pata de cabra), en el período de compactación del paquete estructural y base de asiento, con el objetivo de no entorpecer la circulación de vehículos sobre la RP N° 1003 en las inmediaciones de obradores y en las áreas pobladas minimizando los efectos de la obra sobre la calidad de vida de los habitantes frentistas y próximos al área de trabajo.
- El contratista deberá programar las tareas (intersecciones, alcantarillas, paquete estructural, pavimentos, canales y travesías urbanas, suburbanas y rurales) de forma tal que evite interferir u obstaculizar lo menos posible el tránsito pasante sobre la RP 1003, minimizando así las afectaciones al sistema vial, transporte y el impacto negativo a la cuenca visual del observador que circula por la misma.
- Esta medida tiene por finalidad prevenir accidentes hacia las personas que transitan por la ruta y operarios de los equipos y maquinarias pesadas, especialmente en la zona de obra o cerca de los accesos a las zonas urbanas, en las zonas de intersecciones con las rutas provinciales y minimizar al máximo la probabilidad de ocurrencia de incidentes.

Movimiento de Vehículos y Personal

El factor Movimiento de Vehículos y Personal, afecta al Medio Natural y al Paisaje, a la Seguridad de Operarios, Seguridad de las Personas, Sistema Vial, Transporte Liviano y Pesado, Salud, Sistema Sanitario y Educación, en el Medio Antrópico.

Este factor, lo podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obradores y Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias, en la Etapa de Construcción de la obra.

En la Etapa de Operación, la misma actividad afecta al Proceso de Mantenimiento.

Medida MIT – 2 Control de Emisiones Gaseosas, Material Particulado y Ruidos y Vibraciones

- Ruidos y Vibraciones: Las vibraciones generadas por los equipos y maquinaria vial, así como el ruido producido durante su operación, pueden generar molestias a los operarios y pobladores próximos al área de trabajo, como por ejemplo, durante la compactación de la subrasante y/o la construcción y montaje del paquete estructural, alcantarillas y obras complementarias, y afectar a zonas urbanas, sub urbanas y rurales sensibles próximas a la traza. Por lo tanto, se deberán extremar las medidas que permitan minimizar la generación de ruidos y vibraciones de estos equipos, controlando el estado de los silenciadores y modo de operación observando que los horarios de trabajo no afecten horas ni días de descanso
- Las tareas que produzcan altos niveles de ruidos, como el movimiento de camiones de transporte de asfalto, hormigón elaborado, suelos de excavaciones, excavación de alcantarillas y conductos pluviales, movimiento de materiales, insumos y equipos; así como aquellos producidos por el funcionamiento de equipos viales (retroexcavadora, motoniveladora, pala cargadora, equipos compactadores, terminadoras de hormigón y asfalto, etc.), ya sea por la elevada emisión de la fuente o suma de efectos de diversas fuentes, deberán estar planeadas adecuadamente para mitigar la emisión total lo máximo posible, de acuerdo al cronograma de la obra.
- Concretamente, la contratista evitará el uso de máquinas que producen niveles altos de ruidos (martillos neumáticos y/o hidráulicos, retroexcavadora, motoniveladora, etc., y de forma simultánea con operaciones carga y transporte de suelos y materiales extraídos, debiéndose alternar dichas tareas dentro del área de trabajo a fin de mantener el ruido dentro de los límites considerados aceptables.
- No circularán simultáneamente más de cuatro camiones para el transporte de suelos de excavación en un solo frente. Cuando se realicen operaciones de descarga de suelos en el frente de trabajo la máquina que los distribuirá y asentará deberá trabajar en forma alternada con los camiones.
- Esta medida tiene por finalidad prevenir enfermedades laborales de los operarios de la obra y minimizar cualquier tipo de impacto negativo hacia las personas que circulan por la ruta, especialmente en la zona de obra o cerca de los accesos a las áreas urbanizadas, comerciales y sobre las intersecciones con las rutas provinciales.

Generación de Material Particulado

La Generación de Material Particulado, afecta a los componentes Calidad de Aire, Calidad de Agua Superficial, Calidad de Suelo, Flora y Fauna, en el Medio Natural y al Paisaje y Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la población, Infraestructura Sanitaria y Proliferación de Vectores), en el Medio Antrópico.

Este factor lo podemos encontrar en las tareas de Montaje y Funcionamiento de Obrador; Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias; Transporte de Insumos, Materiales y Equipos y Desmantelamiento de Obrador en la Etapa de Construcción de la obra.

En la Etapa de Operación, la misma actividad afecta al Proceso de Mantenimiento y al Funcionamiento del Sistema Vial - Tránsito.

Generación de Ruidos y Vibraciones

El factor Generación de Ruidos y Vibraciones, afecta a los componentes Calidad de Aire y el Medio Natural y Seguridad de Operarios, en el Medio Antrópico.

Este factor, lo podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obradores; Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias; Transporte de Insumos, Materiales y Equipos; y Desmovilización de Obradores, en la Etapa de Construcción de la obra.

- Material Particulado y/o Polvo: Se deberán organizar los trabajos de movimiento de suelos a fin de minimizar la voladura de polvo. Una premisa será disminuir a lo estrictamente necesario las tareas de excavación y movimiento de suelo.
- Se deberá evitar su ejecución en días muy ventosos, especialmente cuando la obra se desarrolle cerca de establecimientos religiosos, sanitarios, deportivos o educativos y zona comercial.

La preservación de la vegetación existente en toda la zona de obra resulta de especial cuidado, debiendo analizar de forma detallada antes de decidir la extracción de ejemplar alguno. Considerando que el área a intervenir presenta un paisaje rural a suburbano, el espacio público cuenta con gran cantidad de ejemplares arbóreos que contribuyen a la reducción de ruidos y control del material particulado generado por el tránsito, disminución del efecto isla de calor y sumidero de gases efecto invernadero. Por lo anterior se minimizarán los raleos a lo estrictamente necesario.

Se ejecutarán operaciones de riego a fin de minimizar la voladura de material particulado, en caminos de acceso, desvíos de obra, playas de maniobras, plantas elaboradoras de materiales y obradores, y durante trabajos de movimiento de suelo en proximidades a escuelas, clubes, zonas urbanizadas y comerciales.

Cuando se ejecuten desvíos del tránsito pasante por caminos de tierra, la medida antes descripta se complementará con la adopción de banderilleros en estas áreas que tendrán la función, además de señalar los desvíos y maniobras de la obra, hacer respetar la velocidad máxima de 40 km/h con el objetivo de minimizar al máximo la voladura de polvo y disminuir el riesgo de accidentes en este renovado tramo de la ruta.

- Esta medida apunta también a prevenir enfermedades profesionales que puedan afectar al personal de obra y minimizar cualquier tipo de impacto negativo hacia las personas que circulan por la ruta, especialmente en la zona de obra o cerca de escuelas y zonas

comerciales y sobre las intersecciones con las rutas provinciales, así como prevenir daños a la fauna silvestre.

Generación de Emisiones Gaseosas

La Generación de Emisiones Gaseosas, afecta a los componentes Calidad de Aire y Fauna, en el Medio Natural.

Este factor ambiental se hace presente en las actividades de Montaje y Funcionamiento de Obrador; Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias; Transporte de Insumos, Materiales y Equipos; y Desmantelamiento de Obrador, en la Etapa de Construcción de la obra.

En la Etapa de Operación, la misma actividad afecta al Proceso de Mantenimiento y al Funcionamiento del Sistema Vial - Tránsito

Medida MIT – 3 Control de la Correcta Gestión de Residuos Sólidos Urbanos y Especiales

- El contratista deberá disponer los medios necesarios para lograr una correcta gestión de residuos durante todo el desarrollo de la obra, aplicando el Programa de Manejo de Residuos, Emisiones y Efluentes.
- En caso de verificar desvíos a los procedimientos estipulados, el Supervisor Ambiental deberá documentar la situación dando un tiempo acotado para la solución de las no conformidades.
- El contratista deberá evitar la degradación del paisaje por la incorporación de residuos y su posible dispersión por el viento.
- Recoger los sobrantes diarios, hormigón, maderas y plásticos de manera de hacer un desarrollo y finalización de obra prolijo.
- Los residuos y sobrantes de material que se producirán en obradores y durante la construcción del paquete estructural, alcantarillas y obras complementarias deberán ser controlados y determinarse su disposición final de acuerdo con lo estipulado en el Programa de Manejo de Residuos de la obra.
- Se deberá contar con recipientes adecuados y en cantidad suficiente para el almacenamiento seguro de los residuos producidos.
- El contratista dispondrá de personal o terceros contratados a tal fin para retirar y disponer los residuos generados de acuerdo con las normas vigentes.
- El contratista será responsable de capacitar adecuadamente al personal para la correcta gestión de los residuos generador por todas las actividades de obra.
- Esta medida tiene por objetivo la adecuada gestión de los residuos tipo sólido urbano, producto de las tareas en obrador y depósito de excavaciones, y además de las actividades de construcción de alcantarillas y paquete estructural. De esta manera mitigar cualquier

posible impacto negativo sobre la calidad del aire, calidad del agua superficial, calidad del suelo y el paisaje, sobre todo el frente de la obra y durante los períodos de construcción y operación de la vía.

Generación de Residuos Especiales

La Generación de Residuos Especiales, afecta a los componentes Calidad de Agua Superficial y Calidad de Suelo, en el Medio Natural.

Este factor se asocia con el Montaje y Funcionamiento de Obrador; Construcción de Paquete Estructural y pavimento de hormigón, y Obras Complementarias en la Etapa de Construcción de la obra.

Generación de Residuos Sólidos Urbanos

El factor Generación de Residuos Tipo Sólido Urbano, afecta a los componentes Calidad de Aire, Calidad de Agua Superficial y Calidad de Suelo, en el Medio Natural y al Paisaje y a las Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la Población, Infraestructura Sanitaria y Proliferación de Vectores), en el Medio Antrópico.

Este factor lo podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obrador; Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias, en la Etapa de Construcción de la obra.

En la Etapa de Operación, la misma actividad afecta al Proceso de Mantenimiento.

Medida MIT – 4 Control de la Correcta Gestión de Efluentes Líquidos

- El contratista deberá disponer los medios necesarios para lograr una correcta gestión de los efluentes líquidos generados durante todo el desarrollo de la obra, aplicando el Programa de Residuos, Emisiones y Efluentes.
- En caso de verificar desvíos a los procedimientos estipulados, el Supervisor Ambiental deberá documentar la situación dando un tiempo acotado para la solución de las no conformidades.
- El contratista deberá evitar la degradación del paisaje por la generación de efluentes líquidos durante la etapa de Montaje y Funcionamiento del Obradores.
- Los efluentes que se pudieran generar durante las distintas etapas de la obra como ser montaje y funcionamiento de obradores, deberán ser controlados de acuerdo con lo estipulado en el Programa de Manejo de Residuos, Emisiones y Efluentes.
- Se deberá contar con recipientes adecuados y en cantidad suficiente para el almacenamiento seguro de los efluentes líquidos generados.
- El contratista dispondrá de personal o terceros contratados a tal fin para retirar y disponer los efluentes líquidos de acuerdo con las normas vigentes.

- El contratista será responsable de capacitar adecuadamente al personal para la correcta gestión de los efluentes líquidos de la obra.
- El contratista será el responsable de evitar el lavado o enjuague de maquinarias y equipos que puedan producir escurrimientos y/o derrames de contaminantes cerca cursos y cuerpos de agua superficiales (zanjas, arroyos o ríos). Se prohíbe el lavado de canaletas de descarga, mixers y herramientas fuera de los sitios permitidos e indicados en obra, ni vertir efluentes que contengan cal, cemento, aceites, combustibles, pinturas, diluyentes.
- Se encuentra prohibido el vuelco de excretas al suelo. No se permitirá la construcción y/o uso de cámaras sépticas ni pozos absorbentes. Para ello se utilizarán baños químicos en frentes de trabajo y conexión a la red cloacal o plantas de tratamiento modulares en vestuarios y baños del obrador fijo.
- Esta medida tiene por objetivo realizar una adecuada gestión de los efluentes líquidos generados durante las actividades anteriormente mencionadas y mitigar cualquier posible impacto negativo sobre la calidad de agua superficial, calidad del agua subterránea, calidad del suelo, flora, fauna y paisaje, sobre todo el frente de la obra y durante el período de construcción. Además, la medida apunta a eliminar cualquier fuente potencial de proliferación de vectores de enfermedades.

Generación de Efluentes Líquidos

La Generación de Efluentes Líquidos, afecta a los componentes Calidad de Agua Superficial, Calidad de Agua Subterránea, Calidad de Suelo, Flora y Fauna, en el Medio Natural y al Paisaje y a las Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la Población, Infraestructura Sanitaria y Proliferación de Vectores), en el Medio Antrópico.

Este factor lo podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obrador y en la Etapa de Construcción de la obra.

5.3 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARTICULARES DEL PROYECTO

Ejecución de Excavaciones, Remoción del Suelo y Cobertura Vegetal

Las operaciones de Excavación, Remoción del Suelo y Cobertura Vegetal, afecta a los componentes Calidad de Suelo, Escurrimiento Superficial, Flora y Fauna, en el Medio Natural y al Paisaje, en el Medio Antrópico.

Estas operaciones se encuentran asociadas al Montaje y Funcionamiento de Obrador; Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias, en la Etapa de Construcción de la obra.

Medida MIT – 5 Control de Excavaciones, Remoción del Suelo y Cobertura Vegetal

- El contratista deberá controlar que las excavaciones, remoción de suelo, cobertura vegetal y extracción de árboles que se realicen, en toda la zona de obra, principalmente en los sectores donde se ubicarán el paquete estructural, alcantarillas y obras complementarias, además de los obradores, sean las estrictamente necesarias para la instalación, montaje y correcto funcionamiento de estos.
- Deberán evitarse sobre excavaciones y remoción de suelo innecesarias, ya que las mismas producen daños al hábitat, perjudicando a la flora y fauna, e incrementan procesos erosivos, inestabilidad y escurrimiento superficial del suelo. Asimismo, se afecta al paisaje local en forma negativa.
- En los casos que la secuencia y necesidad de los trabajos lo permitan se optará por realizar, en forma manual, las tareas menores de excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal, siempre y cuando no impliquen mayor riesgo para los trabajadores.
- Se prohíbe el control químico de la vegetación con productos nocivos para el medio ambiente. En caso de resultar indispensable aplicar control químico sobre la vegetación, todos los productos que se utilicen deberán estar debidamente autorizados por el comitente y contar con su hoja de seguridad en el frente de obra.
- Esta medida tiene por finalidad reducir los efectos adversos sobre el escurrimiento superficial y la calidad del suelo, y minimizar los impactos negativos sobre los componentes flora, fauna y paisaje, especialmente en la zona de obradores y depósito de excavaciones.

Nivelación y Compactación del Terreno

La actividad de Nivelación y Compactación del Terreno, afecta a los componentes Calidad de Suelo, en el Medio Natural y Seguridad de Operarios, en el Medio Antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obrador y en Construcción de Paquete Estructural y Obras Complementarias, en la Etapa de Construcción de la obra.

El contratista deberá controlar que la nivelación y compactación del terreno que se realice, en el área de obradores, depósito de excavaciones, accesos a los mismos y paquete estructural, sea la estrictamente necesaria para la instalación y el correcto funcionamiento de estos.

El contratista deberá evitar la compactación de aquellos suelos donde sea necesario el tránsito de maquinaria o acopio de materiales. Para tal efecto, los cuidados deben apuntar a reducir al mínimo estas superficies.

En los suelos que hayan sido compactados por el tránsito de vehículos o por acopio de material, el contratista deberá hacer lo siguiente:

Determinar las áreas en las cuales se tendrá que efectuar un esponjamiento del suelo, mediante medición del grado o valor de compactación, sometiendo esta información a la aprobación de la inspección. Para esto se recomienda usar el penetrómetro, comparando el valor de los suelos

presumiblemente compactados con el de los suelos cercanos a los cuales se está midiendo la compactación.

Proponer a la inspección la forma de efectuar el esponjamiento del suelo, así como también el plazo para efectuar esta labor.

Someter al proceso de esponjamiento como mínimo las siguientes áreas, zona de obradores y depósito temporal con sus respectivos caminos de servicios y estacionamientos. Desvíos de tránsito que hayan hecho para el tránsito de los vehículos durante la obra (en el caso de existir).

Conforme lo anteriormente expuesto, deberá evitarse nivelar y compactar porciones de suelo que no serán utilizadas para la instalación y el funcionamiento de estos, minimizando así las afectaciones sobre la calidad del suelo y los riesgos de accidentes a los operarios debido al peligro que acarrea este tipo de actividad.

Implantación de Infraestructura

La actividad de Implantación de Infraestructura temporaria, afecta a los componentes Calidad de Suelo y Esguerrimiento Superficial, en el Medio Natural y al Paisaje, en el Medio Antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obrador en la Etapa de Construcción de la obra.

El contratista deberá disponer los medios necesarios para que, en lo concerniente a la organización de los trabajos, especialmente en obradores y zonas de trabajo la obra no genere eventuales afectaciones a la calidad estética del paisaje.

Acopio y Utilización de Materiales e Insumos

La actividad de Acopio y Utilización de Materiales e Insumos afecta a los componentes Calidad de Suelo y Esguerrimiento Superficial, en el Medio Natural y Paisaje, Actividad Económica (Servicios) y Seguridad de Operarios, en el Medio Antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en el Montaje y Funcionamiento de Obrador, en la Etapa de Construcción de la obra.

Medida MIT – 6 Control del Acopio y Utilización de Materiales e Insumos

- Durante todo el desarrollo de la obra el contratista deberá controlar los sitios de almacenamiento, fraccionamiento, manipulación y uso de productos químicos tales como pinturas y lubricantes, a los efectos de reducir los riesgos de contaminación ambiental. Este control debe incluir la capacitación del personal responsable de estos productos en el frente de obra.
- El contratista deberá controlar que tanto los materiales de obra como los insumos antes mencionados sean almacenados correctamente. Además, los últimos se acopien en recintos

protegidos del sol y cercados (con restricciones de acceso) y piso impermeable (o recipientes colocados sobre bateas).

- Todo producto químico utilizado en la obra debe contar con su hoja de seguridad en un lugar accesible donde conste claramente la peligrosidad del producto, las medidas de prevención de riesgos para las personas y el ambiente y las acciones a desarrollar en caso de accidente a las personas o al medio ambiente.
- Esta medida tiene por finalidad prevenir cualquier efecto sobre el medio ambiente natural y reducir al máximo los efectos sobre la seguridad de los operarios en la zona de obrador.
- El Contratista deberá controlar que el agua que se usará durante la construcción de la obra y para el funcionamiento del obrador y riego en general, no afectará los caudales mínimos de la fuente de abastecimiento.
- El lugar de aprovisionamiento de agua deberá ser permanentemente controlado para evitar contaminaciones por derrames de cualquier tipo de residuos de obra o productos contaminantes de la misma.
- Esta medida tiene por finalidad prevenir cualquier efecto sobre el medio ambiente natural y reducir al máximo los efectos sobre la seguridad de los operarios en la zona del obrador.

Ejecución de excavaciones y demolición de pavimento

La ejecución de excavaciones y demolición de pavimento afecta a los componentes calidad de suelo, estabilidad, escorrentía superficial, flora y fauna, en el medio natural y paisaje y seguridad de operarios, en el medio antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en la construcción de paquete estructural, carpeta de rodamiento y accesos a propiedades.

El contratista deberá controlar que las operaciones de demolición de pavimento, excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal que se realicen, para la construcción del paquete estructural y carpeta de rodamiento, sean las estrictamente necesarias.

Se evitará ejecutar demoliciones, excavaciones y remociones de suelo innecesarias, ya que las mismas producen daños al hábitat, perjudicando a la flora y fauna, e incrementan procesos erosivos, inestabilidad y escorrentía superficial del suelo. Asimismo, se afecta al paisaje local en forma negativa.

En los casos que la secuencia y necesidad de los trabajos lo permitan se optará por realizar, en forma manual, las tareas menores de excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal.

Esta medida tiene por finalidad reducir los efectos adversos sobre la estabilidad, escorrentía superficial y calidad del suelo, y minimizar los impactos negativos sobre los componentes flora, fauna, paisaje y seguridad de los operarios.

Construcción del paquete estructural y ejecución de la carpeta de rodamiento

La actividad de construcción del paquete estructural y carpeta de rodamiento afecta a los componentes paisaje y seguridad de operarios, en el medio antrópico.

El contratista deberá disponer los medios necesarios para que, en lo concerniente a la organización de los trabajos y especialmente en la construcción del paquete estructural de la carpeta de rodamiento, la obra no genere eventuales afectaciones a la calidad estética del paisaje.

Realización de obras complementarias y accesos a propiedades

La actividad de realización de obras complementarias afecta a los componentes paisaje y seguridad de operarios, en el medio antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en la construcción del paquete estructural y carpeta de rodamiento y Obras Complementarias.

El contratista deberá disponer los medios necesarios para que, en lo concerniente a la organización de los trabajos de las obras complementarias (señalizaciones, desvíos, accesos con material de demolición) como señalizaciones horizontales y verticales de la ruta, bandas, óptico sonoras, barandas, etc., la obra no genere eventuales afectaciones a la calidad estética del paisaje.

Deberá prever dejar accesos cómodos y visibles a los comercios que se encuentran sobre la Ruta Provincial N° 1003.

Se brindará solución a los comercios que tienen que ser abastecidos con el ingreso de los camiones de maderas, materiales de construcción o viveros.

Se verificará que la entrada a los predios deportivos, recreativos, religiosos y educativos sea de cómodo acceso, como así también la entrada al destacamento policial.

Este requerimiento será particularmente intenso en todo el frente de obra.

Parquización y Forestación

La actividad de Parquización y Forestación, afecta a los componentes Calidad de Suelo, Esguerramiento Superficial, Flora y Fauna, en el Medio Natural y al Paisaje y la Seguridad de Operarios, en el Medio Antrópico.

Este factor ambiental se hace presente durante la ejecución de Obras Complementarias, en las etapas de Construcción, mantenimiento y operación de la Obra.

En caso que sea necesario, El contratista deberá desarrollar el proyecto de parquización y forestación como parte del proyecto ejecutivo considerando la reposición de 3 ejemplares nuevos por cada ejemplar extraído. Se forestará con especies nativas, tanto a modo de compensación en todo el tramo de la obra como además en la revegetación y forestación necesaria una vez concluidas las tareas en el obrador y depósitos

Movimiento de Camiones, Vehículos y Personal

La actividad de Movimiento de Camiones, Vehículos y Personal afecta a los componentes Fauna, en el Medio Natural y a la Actividad Económica (Industrial, Comercio y Servicios), Sistema Vial, Transporte Liviano y Pesado, Salud, Sistema Sanitario y Educación, Seguridad de Operarios y Seguridad de la Población, en el Medio Antrópico.

Este factor ambiental se hace presente en las actividades de Transporte de Insumos, Materiales y Equipos y en la desmovilización de obradores, todas durante la Etapa de Construcción de la obra.

El impacto producido por la generación de ruidos y vibraciones sobre los diversos componentes del Medio Natural y Antrópico en la actividad de transporte ya fue analizado en el punto 3 "Generación de Ruidos y Vibraciones" e incluido en la medida de mitigación MIT - 2 "Control de Emisiones Gaseosas, Material Particulado y Ruidos y Vibraciones".

A lo largo de toda la obra y dentro de la zona de camino, por ejemplo, se incrementará el flujo de vehículos pesados asociados al transporte de excedentes de excavación, transporte de suelo seleccionado y bases granulares, además de hormigón elaborado a los frentes de obra.

Si bien todo el tramo mantiene un regular flujo de vehículos pesados (y livianos), entre camiones medianos, grandes y colectivos de pasajeros, los ruidos producidos por el transporte de suelos serán un sustancial agregado en momentos determinados de la fase de ejecución de la obra.

El contratista deberá controlar que el movimiento de camiones no se realice en forma simultánea, para las principales actividades que requerirán de transporte de suelos y materiales, a lo largo del período de duración de la obra.

En cuanto a las emisiones sonoras se puede destacar que si bien se espera un incremento del nivel de ruido asociado al tránsito pesado de obra, este se encontrará dentro de los valores límites admisibles, lo cual no exime al contratista de realizar los controles pertinentes ni aplicar las medidas de mitigación que tiendan a reducir las emisiones.

Finalmente, no todos los trabajos de excavación se realizarán al mismo tiempo, aunque esto dependerá del cronograma de tareas que diseñe la empresa constructora, en la práctica no se podrán realizar todas las excavaciones y movimientos de suelos a la vez. No obstante, será imprescindible tomar en cuenta la valoración ambiental de esta actividad y reducir al máximo posible los efectos de ruidos del transporte.

Derrame de Hidrocarburos

El factor Derrame de Hidrocarburos, afecta a los componentes Calidad de Agua Superficial y Subterránea, Calidad de Suelo, Flora y Fauna, en el Medio Natural y Paisaje, Salud, Sistema Sanitario y Educación, Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la Población, Infraestructura

Sanitaria y Proliferación de Vectores), Seguridad de Operarios y Seguridad de la Población, en el Medio Antrópico.

Este efecto se relaciona con el Transporte de Insumos, Materiales y Equipos, en la Etapa de Construcción de la obra.

Durante la construcción de las distintas obras (paquete estructural y alcantarillas) y especialmente en el área de obradores, existe la posibilidad de vuelco de hidrocarburos que pueden afectar a algunos de los componentes del medio ambiente.

En las áreas cercanas a los establecimientos religiosos, educativos y sanitarios y población urbana, se deberá prestar especial atención y si se diera el caso de derrames, se procederá a retirar los materiales derramados y los sustratos afectados con celeridad, bajo las normas de seguridad correspondientes.

En el caso de que se produzcan fuera de la zona de obras, el transportista o la empresa proveedora deberá acatar las normas y protocolos de disposición y retiro de los materiales derramados correspondientes a la autoridad jurisdiccional (Municipio).

El contratista deberá hacer respetar por las empresas (transportista y/o proveedora) las "Normas de Manejo y Transporte de Materiales Contaminantes y Especiales" que se encuentran contenidas en las Obligaciones del Contratista del "Pliego" del presente proyecto.

Medida MIT – 7: Control del Plan de Prevención de Emergencias y Contingencias Ambientales

- Existen eventos naturales que por su naturaleza deben ser tratados como contingencias particulares. Son contingencias relacionadas con eventos climáticos, tectónicos o humanos que cobran gran dimensión con efectos de gran escala. Entre ellos se destacan, las inundaciones, los incendios y derrames.
- El contratista deberá elaborar e implementar un Programa de Prevención de Emergencias y Contingencias Ambientales para atender estos eventos teniendo en cuenta como mínimo los siguientes aspectos:
 - La identificación y zonificación de los principales riesgos ambientales a lo largo de la traza.
 - Estructura de responsabilidades y roles dentro de la compañía contratista para atender las emergencias.
 - Mecanismos, criterios y herramientas para la prevención de estos riesgos.
 - Mecanismos y procedimientos de alerta.
 - Equipamiento necesario para afrontar las emergencias identificadas.
 - Necesidades de capacitación para el personal destinado a atender estas emergencias.
 - Mecanismos para la cuantificación de los daños y los impactos producidos por las contingencias.

- Procedimientos operativos para atender las emergencias.
- Identificación de los mecanismos de comunicación necesarios durante las emergencias.

Limpieza, Forestación y Revegetación de Predios utilizados como Obradores

La actividad de Limpieza, Forestación y Revegetación de predios utilizados como obradores, afecta a los componentes Calidad de Suelo, Esguerrimiento Superficial, Flora y Fauna, en el Medio Natural y al Paisaje, Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la Población, Infraestructura Sanitaria y Proliferación de Vectores) y Seguridad de Operarios, en el Medio Antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en el Desmantelamiento de Obrador, finalizando la Etapa de Construcción y previo a la Etapa de Operación de la obra.

Una vez finalizadas todas las tareas y actividades propias de la construcción de la obra, como el Paquete Estructural y Obras Complementarias, la empresa contratista procederá a realizar el desmantelamiento del obrador.

Primeramente, se realizará la limpieza del predio o terreno ocupados para dichas actividades y luego la contratista procederá a realizar la forestación y revegetación correspondiente a los mismos (en caso de ser necesario), con el fin de mitigar todos los efectos negativos que se pudieron haber generado durante la etapa de construcción.

Mantenimiento de la Señalización Vial

La actividad de mantenimiento de la señalización vertical y horizontal, afecta a los componentes Sistema Vial, Tránsito Liviano y Pesado, Seguridad de Operarios y Seguridad de la Población, en el Medio Antrópico.

A esta actividad, la podemos encontrar en el Proceso de Mantenimiento, en la Etapa de Operación de la obra.

Durante la etapa de operación de la vía, el mantenimiento del señalamiento estará a cargo de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires (DVBA). Con un correcto mantenimiento de estas, se podrá minimizar cualquier efecto negativo sobre las poblaciones cercanas al renovado tramo de la Ruta Provincial N° 1003.

Durante el período de construcción se tendrá en cuenta la medida de mitigación que se describe a continuación la cual estará a cargo del contratista.

Medida MIT – 8: Control de la Señalización de la Obra

- Durante toda la construcción del proyecto el contratista dispondrá los medios necesarios para lograr una correcta señalización de los frentes de obra, especialmente en las zonas de obrador y frentes de trabajo; proximidad de clubes deportivos, centros recreativos, iglesias, destacamentos policiales y propiedades.

- La señalización de riesgo será permanente, incluyendo vallados, carteles indicadores y señales luminosas cuando correspondan.
- Debido a que la obra se desarrollará en gran parte sobre un sector cuyas características varían de forma marcada entre urbanas y suburbanas, el contratista estará obligado a colocar y mantener un esquema de señalización que resulte visible tanto durante las horas diurnas y nocturnas mediante la colocación de las señales lumínicas pertinentes.
- La señalización de riesgo de la obra debe implementarse de acuerdo con el estado actual del arte en señalética vial con el objeto de minimizar los riesgos hacia la población en general y principalmente aquella que circule por las rutas antes mencionadas.

Limpieza de Cunetas y Alcantarillas

Las actividades de Limpieza de Cunetas y Alcantarillas afecta a los componentes Sistema Vial, Tránsito Liviano y Pesado, Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la Población, Infraestructura Sanitaria y Proliferación de Vectores), Seguridad de Operarios y Seguridad de la Población, en el Medio Antrópico, y se desarrollarán durante las etapas de construcción, mantenimiento y operación de la obra.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de cunetas y alcantarillas en zonas urbanas y suburbanas durante la etapa de operación son realizadas por el municipio de jurisdicción, con el objetivo de asegurar el normal escurrimiento del agua superficial y evitar de esta manera posibles excedentes de la misma sobre la ruta, con el consecuente aumento del riesgo de accidentes para los operarios, la población que circula y para los peatones que cruzan a la altura de las calles e intersecciones.

Intrusión Visual de la Vía

El factor Intrusión Visual de la Vía, afecta al componente Paisaje, en el Medio Antrópico. A esta actividad, la podemos encontrar en el Proceso de Mantenimiento, en la Etapa de Operación de la obra.

Durante la vida útil de la ruta, los elementos nuevos incorporados en el paisaje, como el camino pavimentado con sus correspondientes banquetas en la zona, la ampliación de este, el separador central, adecuación de los accesos a las viviendas, escuelas y centros recreativos será de gran impacto.

En nuestro caso, desde el punto de vista de la necesidad de esta obra y verificando las características de las actividades comerciales del área de influencia del proyecto, se consideró que el impacto producido por la materialización de la renovada ruta deja un efecto positivo muy importante. Lo expresado se debe a que este nuevo tramo de ruta se podrá apreciar totalmente renovado, debido al ensanche de este, la construcción de colectoras que independizan el tránsito pasante del local, dársenas para paradas de colectivos y un renovado contexto natural que

minimizarán el impacto visual contribuyendo además a controlar la emisión de gases con efecto invernadero causantes del cambio climático.

Medida MIT- 9: Ordenamiento de la circulación

De verificarse la necesidad de interrupciones de la circulación peatonal y vehicular y considerando, EL CONTRATISTA deberá implementar medidas para garantizar el orden en la circulación en la zona operativa. Durante toda la construcción del proyecto el contratista dispondrá los medios necesarios para lograr una correcta señalización de los frentes de obra, de acuerdo con el estado actual del arte en señalética de seguridad, con el objeto de minimizar los riesgos hacia la población en general.

El contratista deberá elaborar un programa de gestión del tránsito en conjunto con las autoridades de tránsito municipales. De ser necesaria la utilización de calles laterales, perpendiculares a la traza, de salidas y entradas de las maquinarias, las mismas deberán ser realizadas en el menor número y sitios posibles. EL CONTRATISTA deberá realizar la regulación de horarios de circulación acorde al cronograma de obra y optimizar los tiempos de construcción. Deberá darse estricto cumplimiento de las reglamentaciones de tránsito vigentes (límites de carga de seguridad, velocidad máxima, etc.).

De manera conjunta entre las autoridades municipales y empresas responsables de líneas de transporte público automotor (colectivos) se deberán de definir la relocalización de paradas de colectivos.

En cuanto a la afectación de la circulación peatonal, específicamente, todos los senderos peatonales a ser instalados que bordeen las zonas de obra deberán ser aptos para personas con movilidad reducida y estarán debidamente señalizados y protegidos para prevenir afectaciones sobre los transeúntes, especialmente en los casos de acceso a instituciones, comercios y servicios de transporte.

En el caso de la reconstrucción de veredas el Contratista deberá implementar un sistema adecuado para que los peatones puedan desplazarse con absoluta seguridad y garantizara a los vecinos frentistas a la obra el acceso seguro a sus viviendas, en caso de corresponder. En ningún caso un vecino frentista se verá impedido del ingreso a su propiedad. El Contratista dispondrá banderilleros en los momentos de operación en aquellos lugares donde se detecte un alto tránsito fuera de los límites de la obra.

Deberán evitarse cierres y/o clausuras, en proximidad de fechas festivas, para no entorpecer el desplazamiento de vehículos y personas.

Medida MIT -10: Control De Drenajes, Desagües y Anegamientos en Zona de Obra

El contratista al inicio de los trabajos procederá a la limpieza y desembanque de Drenajes, Desagües y de los sectores que sufren procesos de anegamiento en la zona de localización de las obras, que comprenda las tareas, las obras, los servicios y las prestaciones a desarrollar,

bajo su directa responsabilidad. Deberá cumplir con las obligaciones emergentes de la Legislación vigente, previo al inicio de las tareas de limpieza y de movimiento de suelos, trabajos de extracción de suelos de cualquier naturaleza, dentro de la zona de localización de las obras, deberá revisar el ámbito físico a afectar con el objeto de detectar la existencia de vías de drenajes, de desagües y de sectores sujetos a procesos de anegamientos actuales, evaluando la potencialidad de afectación a las obras existentes y a construir, o al medio como resultado de las tareas constructivas.

En todos los casos deberá mantener el correcto funcionamiento de los desagües pluviales existentes, hasta que se encuentren terminados y en funcionamiento las nuevas estructuras resultantes de las acciones de adecuación y sistematización de los desagües pluviales. En ambos casos, se analizará el escurrimiento final en detalle con el fin de evitar que el funcionamiento de los desagües genere situaciones de anegamientos no existentes antes del inicio de la obra. A lo largo de la obra se controlará el normal drenaje y la calidad de las aguas.

5.4 CONSIDERACIONES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN ESPECÍFICAS PARA EL MEDIO ANTRÓPICO

De acuerdo con el análisis efectuado al desarrollar el presente estudio, los impactos directos y permanentes negativos del Proyecto derivados de las actividades de operación no son representativos.

Las medidas de mitigación se deben orientar a asegurar el adecuado cumplimiento de las normas ambientales y de higiene y seguridad del trabajo vigentes, adoptando criterios básicos de protección del medio durante toda la vida útil del Proyecto.

Hay acciones que resultan de fundamental importancia durante la operación del Proyecto si se quiere evitar el establecimiento de condiciones indeseadas y lograr la máxima efectividad de este.

En este punto se desarrollarán algunas medidas de mitigación correspondientes a cada uno de los componentes de los factores afectados del Medio Antrópico.

Población

Es probable un aumento aún mayor en la densificación del área de influencia directa e indirecta del proyecto, como así también un cambio en la distribución espacial del mismo a largo plazo, dadas los beneficios que presume el proyecto en cuanto a las mejoras de accesibilidad y seguridad vial que produce.

Control de notificaciones a los pobladores

Durante todo el desarrollo de la obra se dispondrán los medios necesarios para que exista una comunicación y notificación permanente a las autoridades, superficiarios y pobladores locales frentistas a la Ruta Provincial N° 1003 respecto de las tareas que se van a desarrollar con una anticipación suficiente como para que éstos puedan organizar sus actividades en caso de ser necesario.

Deberá implementarse el Programa de Comunicaciones durante todo el desarrollo de la obra.

Se deberá contar con un sistema de comunicación que permita informar a los interesados y al mismo tiempo recibir cualquier requerimiento de éstos aun cuando no sean superficiarios afectados directamente por las obras. Deberá documentar el proceso de información con terceros en forma fehaciente.

Se deberán utilizar canales institucionales (carta, redes sociales, e-mail), canales públicos (periódicos locales, radios y/o televisión) entrevistas y reuniones con los grupos de interesados, para notificar aquellas acciones que requieran de una difusión amplia como avisos de cortes de caminos o de rutas.

Presentaran un Cronograma de Tareas abarque todas las acciones vinculadas al Proyecto y que deberá ser dado a conocer mediante transparente ubicado en las reparticiones públicas más relevantes y/o sucursales de servicios a fin de que los vecinos puedan organizar su trabajo cotidiano.

El cronograma deberá ir acompañado de un croquis en el que se ubicará la zona de realización de tareas y el Programa de contingencias en cortes de calles. El mismo deberá ser dado a conocer con 48 hs de anticipación al inicio de tareas puntuales. A su vez se procederá al vallado y señalización de desvíos acorde con las normas de Seguridad de la DVBA. En el mismo se determinará una Línea de Atención gratuita para consultas de los vecinos y /o presentación de quejas que será atendido por personal de la Supervisión y cuyo número será dado a conocer en las carteleras en las que se exponga el Cronograma de Tareas.

Se dispondrán de mecanismos efectivos para que tanto los particulares directamente afectados por las obras, como la comunidad en general puedan hacer llegar sus requerimientos, reclamos o sugerencias (líneas 0-800, buzones de sugerencias en el obrador, e-mail).

Control del Desempeño Ambiental de la obra

En función del cumplimiento de lo establecido en los pliegos, y de los efectos ambientales que se desea prevenir o corregir, se considerarán:

- Impactos Ambientales no persistentes previstos por mal desempeño ambiental del Contratista
- Durante toda la etapa de construcción, el contratista dispondrá los medios necesarios para maximizar el desempeño ambiental de su obra, a los efectos de potenciar los beneficios de la gestión ambiental.
- Deberá implementar el Programa de Control Ambiental de la obra.

- Controlará la ejecución de los programas de manejo ambiental y social, y la implementación de las medidas de mitigación.
- El incumplimiento por parte del contratista del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de la obra será condición suficiente para no certificar los trabajos realizados. En caso de incumplimiento de magnitud severa que pudiera derivar en daños ambientales y/o sociales de magnitud relevante se podrá rescindir su contrato.

AFECTACION DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y COMERCIALES

Industriales, Comercio y Servicios

La ejecución de las obras podría generar interferencias en las entradas a polideportivos o algunos comercios cuyos locales se ubiquen frente la zona de trabajo, a ser bloqueadas parcialmente. El desvío de vehículos particulares podrá provocar la pérdida de parte de sus clientes en el plazo que duren las obras en ese tramo. Asimismo, la modificación de paradas de colectivos y recorrido de estos en casos particulares provocará la misma afectación especialmente sobre los comercios que actualmente se encuentran vinculados. El Contratista deberá junto con la autoridad local y comercial frentista a la Obra, convenir en la medida de lo posible horarios especiales para la carga y descarga de mercadería de manera de favorecer esta actividad para los comerciantes y, al mismo tiempo, evitar bloqueos por vehículos estacionados que intensifiquen las afectaciones viales previstas. Como medida para paliar esta situación se recomienda, en los casos que la interferencia así lo justifique, implementar señalización que notifique sobre la existencia de los comercios o actividades en lugares visibles.

Asimismo, se considera oportuno:

- Relocalizar las paradas de colectivos en la medida de lo posible frente a comercios que suelen depender del tránsito peatonal pasante.
- Implementar mecanismos de información a la comunidad involucrada.
- Posibilitar el acceso de la comunidad a la documentación del proyecto en lugar y horarios accesibles.
- Implementar el Programa de Participación Comunitaria, muy especialmente, en lo que hace a la interacción con los propietarios y vecinos frentistas del área de afectación, a fin de minimizar conflictos e imprevistos.

Conforme el Proyecto Ejecutivo a desarrollar por el contratista, éste elaborará e implementará un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que contendrá la menos los programas que se indican a continuación:

- 1-PROGRAMA DE PERMISOS AMBIENTALES
- 2- PROGRAMA DE MONITOREO AMBIENTAL
- 3- PROGRAMA DE MANEJO DE OBRADORES
- 4-PROGRAMA DE MANEJO DE TRANSITO

- 5- PROGRAMA DE MANEJO DE EQUIPOS, MAQUINARIAS Y HERRAMIENTAS
- 6- PROGRAMA DE CONTROL DE LA SEÑALIZACIÓN DE OBRA
- 7- PROGRAMA DE MANEJO DE DEMOLICIONES Y ESCOMBROS
- 8- PROGRAMA DE MANEJO DE DESVIOS
- 9- PROGRAMA DE MANEJO DE RESIDUOS
- 10- PROGRAMA DE PROTECCION DE VEGETACION
- 11- EJECUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE SUELOS Y REMOCIÓN DE COBERTURA VEGETAL
- 12- PROGRAMA DE PROTECCION DE PATRIMONIO CULTURAL
- 13- PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS Y PLAN DE CONTINGENCIAS
- 14- PROGRAMA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD E HIGIENE
- 15- PROGRAMA DE CONTROL AMBIENTAL DE LA OBRA
- 16- PROGRAMA DE COMUNICACIONES A LA COMUNIDAD
- 17- PROGRAMA DE RESTAURACION AMBIENTAL

Infraestructura y Servicios

Sistema Vial (Vías de Comunicación), Transporte Liviano y Pesado (Redes de Transporte), Salud, Sistema Sanitario y Educación

Debe verificarse que se produzcan las mínimas interrupciones de la circulación, atendiendo particularmente a la simultaneidad de los diferentes frentes de obra. Asimismo, se deben analizar los probables problemas que pudieran surgir de la simultaneidad con otros proyectos localizados en el área de intervención.

Para ello, se debe impedir la generación de interrupciones parciales cuyos efectos acumulativos signifiquen una severa discontinuidad de la circulación, con eventuales sobrecargas para el resto de la red vial y de transporte.

Por otra parte, deberá asegurarse la correcta protección con vallados efectivos y señalamiento preventivo adecuado, efectivos tanto de día como de noche, de las vías de circulación afectadas y cualquier otra vía pública en la que haya resultado imprescindible su cierre total o parcial al tránsito. Con respecto a la población en general, se deberán tomar todos los recaudos necesarios de modo de evitar y prevenir accidentes.

Calidad de Vida

Condiciones Higiénero Sanitarias (Salud Poblacional, Infraestructura Sanitaria, Proliferación de Vectores, Residuos sólidos)

Deberá verificarse con la debida antelación la correspondiente disponibilidad de servicios de salud cercanos, con el objeto de prever el eventual socorro por ocurrencia de accidentes, tanto sea para el personal afectado a las obras como para aquellas personas ajenas a las obras que resulten afectadas accidentalmente.

Además, se deberá tener identificados los trayectos a los centros de salud que aseguren una llegada rápida a los mismos. Así como la eventual interferencia que la obra pudiera implicar para el acceso eficaz a los centros de salud.

Seguridad de los Operarios y Seguridad de las Personas (Plan de Evacuación)

Ante la hipótesis de incendio, explosión, inundaciones, tormentas o accidentes graves que hicieran necesaria la evacuación de los sitios objeto de las obras debe preverse un plan de evacuación que incluya:

- Adecuado estado y mantenimiento de los caminos de obra.
- Sistema de comunicaciones interno de obra.
- Permanencia de vehículos de transporte de personal dentro de la zona de construcción.
- Divulgación previa de la localización de emergencia en sectores de obra estratégicamente localizados.
- Estructura de Seguridad, Higiene y de Primeros Auxilios.
- Entrenamiento del personal de Vigilancia en lucha contra incendios.

Histórico y Cultural

Paisaje (Estético)

Verificar que todo equipo y material de construcción sea mantenido y operado en forma apropiada y que en los frentes de obra se cumplan estrictas condiciones de limpieza, de manera de no resultar una intrusión visual objetable en el paisaje.

Restos Arqueológicos (Revalorización Cultural)

Verificar, en caso de encontrarse, la preservación de elementos ornamentales o de valor patrimonial de distinta índole ubicados en el área de afectación.

Cuando durante la realización de las obras se encuentre material arqueológico y paleontológico, se deberá disponer la suspensión inmediata de las tareas que pudieran afectar dichos yacimientos. Se dejará personal en custodia, con el fin de evitar los posibles saqueos, y se

procederá a dar aviso a las autoridades pertinentes, las que evaluarán la situación y determinarán el tiempo y la forma de continuar con la obra en ese tramo.

La alternativa a la situación planteada sería la de abrir otros frentes de obra y/o rodear el yacimiento arqueológico si esto fuera técnica y económicamente posible.

Tabla . Acciones de la Etapa de Construcción		
ACTIVIDAD /ACCION	ACTIVIDAD /ACCION	METODOLOGIA CONSTRUCTIVA Y MEDIDA DE MITIGACION A APLICAR
Instalación y operación del Obrador	Se podrá instalar el obrador y depósito de materiales tanto en las localidades de la zona de proyecto como auxiliares, según frentes de obra. La ruta se desarrolla en áreas urbanizadas y vinculadas al Área Metropolitana de Buenos Aires	Deberá ser perfectamente detectable, con señales y carteles que adviertan destino, tipo de instalación, tareas que se desarrollan en el mismo y movimiento de equipos y vehículos. No deberá contar con elementos que perturben el normal desenvolvimiento del vecindario o atenten contra la seguridad o salud pública.
Trabajos Preliminares y Excavaciones	Se requerirá movimiento de suelos y desechos de demolición en una extensión de 6,5 Km para la remoción de la calzada actual y la preparación de la caja para los 4 carriles a pavimentar con hormigón simple	El acopio de suelo no podrá permanecer más de 24 horas en la vía pública. La tierra excavada será reutilizada y los sobrantes se trasladarán en transporte cubiertos con lona para evitar voladuras hasta su depósito en zonas autorizadas por la Inspección y el municipio.
	Moderado desmonte y limpieza con afectación del tapiz vegetal, de por sí muy deteriorado Se atravesarán áreas urbanas	Se intervendrá un sector acotado a las franjas de la traza de la ruta. Se implementarán programas de desvíos de calles Se implementarán medidas de seguridad en vía pública, vallados, pasarelas, carteles de advertencia, etc
	Se deberán atender interferencias de otros servicios públicos (gas, electricidad) y cruce de líneas férreas	Se solicitarán los permisos ante los entes prestadores. Se utilizarán medidas de protección del poliducto existente
Demanda de servicios y eventuales cortes de servicios	Se requerirá servicio de agua moderado para la obra que podrá obtenerse de la red pública o de pozos en el sitio de instalación del Obrador y planta de elaboración de materiales	Se instalarán baños químicos (1 cada 10 operarios) en los frentes de obra No se requerirá corte de servicios. Si se debieran interrumpir por algún motivo se advertirá a la población
		con 24 hs de antelación a través de medios masivos

Transporte y movimiento de materiales y equipos	El movimiento de transporte de materiales y eventual movimiento de maquinaria pesada se estima que provocará un incremento del tráfico e interferencias de la circulación vehicular en la zona operativa del proyecto y su entorno.	Se deberá restringir el exceso de velocidad en el entorno de obra de los vehículos que estén al servicio de la construcción.
Cortes y desvío del tránsito peatonal y vehicular	Sera necesario realizar desvíos peatonales o vehiculares, en consecuencia, se deberá advertir esta situación con la cartelería vial reglamentaria y las medidas de seguridad en vía pública	Se deberá desarrollar un Programa de circulación y desvíos de tránsito, en especial en los sectores urbanos afectados donde existe equipamientos comunitarios como escuelas y centros de salud
Afectación de sobre predios frentistas y accesos a los mismos	Se afectarán los predios frentistas y se afectarán o se interrumpirán los accesos a las viviendas.	Se deberán implementar medidas adecuadas, tal como señalización, vallados pasarelas, durante el tiempo mínimo requerido
Vallados, señalización y construcción de senderos temporales de acceso	Se colocarán de manera intensiva debido a que los trabajos se realizarán sobre la misma área pública, asegurando el mayor tiempo posible la circulación del tránsito por los carriles existentes	Se deberá desarrollar un Programa de circulación y desvíos de tránsito, en especial en los sectores urbanos afectados, sobre todo se evitará afectar la circulación peatonal, proveyendo senderos peatonales y otros dispositivos
Generación de ruido	Se generarán ruidos de nivel bajo a moderado debido a excavaciones y colocación de los componentes del proyecto. Su intensidad y duración representará molestias a la población por el tipo de tareas de obra y la ubicación de las obras en zonas urbanizadas El movimiento de obra podrá afectar la avifauna del área, debido a la duración de las obras, será un impacto reversible en corto tiempo.	Se deberán respetar los horarios diurnos para realizar los trabajos. Se tratará de restringir en lo posible el uso de martillos neumáticos. Se realizarán monitoreos periódicos de calidad de aire y nivel sonoro en cercanía de zonas pobladas Se evitarán ruidos de alta intensidad y de manera continua
Generación de partículas y polvo de obra	Se generarán partículas y polvo debido a las tareas de desmonte y excavaciones	Se realizarán monitoreos periódicos de calidad de aire y material particulado en cercanía de zonas pobladas
Riesgo de Derrames de sustancias peligrosas	La manipulación de sustancias, aceites, pinturas, etc, requerirá un adecuado tratamiento y disposición final.	Se capacitará al personal para actuar frente a contingencias y se proveerá de kits antiderrames.
Demolición, depósito y retiro de escombros	Se realizará la demolición de la calzada pavimentada existente y se generarán escombros y desechos de obra	Se implementará un Plan de Gestión de Residuos para disponer los escombros y desechos de manera adecuada.



Empleo de mano de obra	Se generará una demanda de empleo moderada para la realización de las tareas previstas. La obra no generará demanda de viviendas adicionales para el personal de obra	Se estima una ocupación del orden de 30 -40 operarios mensuales promedio.
Medidas de Seguridad e Higiene Laboral	Las tareas a realizar no presentan riesgos elevados de accidentes	El desenvolvimiento diario de la obra se adecuará a las reglamentaciones vigentes y normas internas basadas en el Dto 911/96 de Seguridad de la Construcción y en el Dto 351/79 de la Ley de Seguridad e Higiene Laboral N° 19587

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Proyecto

AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003

TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.

LONGITUD: 7,0 km.

PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

REPÚBLICA ARGENTINA

**CAPÍTULO 6 - PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y
SOCIAL**

Índice

CAPÍTULO 6 – PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	3
6.1. LINEAMIENTOS GENERALES DEL PLAN.....	3
6.2. PROGRAMAS AMBIENTALES	4
6.2.1. Programa: Permisos Ambientales	5
6.2.2. Programa de Monitoreo Ambiental.....	6
6.2.3. Programa de Gestión de obradores.....	11
6.2.4. Programa de Gestión de tránsito	13
6.2.5. Programa de Gestión de equipos, maquinarias y herramientas.....	14
6.2.6. Programa de Control de Señalización de Obra.....	16
6.2.7. Programa de Gestión de demoliciones y escombros	18
6.2.8. Programa de Gestión de desvíos	19
6.2.9. Programa de Gestión de residuos	20
6.2.10. Programa de Protección de la vegetación	22
6.2.11. Programa de Protección de patrimonio cultural	26
6.2.12. Programa de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias	28
6.2.13. Programa de Seguimiento del Plan de Seguridad e Higiene.....	30
6.2.14. Programa de Control Ambiental de la obra	32
6.2.15. Programa de Comunicaciones a la Comunidad.....	33
6.2.16. Prevención de Enfermedades Infecciosas en el Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)	
6.2.17. Programa de Restauración Ambiental	43

CAPÍTULO 6 – PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

6.1 LINEAMIENTOS GENERALES DEL PLAN

El Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para el desarrollo de las obras consiste en la estructuración de Programas específicos de las medidas de mitigación, monitoreo y control previamente descriptas, necesarios para minimizar o evitar los impactos ambientales que se puedan derivar de la ejecución de la obra, así como: a) Que no se aumente de manera significativa o injustificada la emisión de gases de efecto invernadero ni se incremente otros factores que influyen en el cambio climático. b) El acceso justo y equitativo de la población a los beneficios del proyecto, de forma inclusiva. c) Que no se exacerben las desigualdades existentes, particularmente las que perjudican a los grupos marginados o vulnerables. d) Que se respeten o en su caso se promuevan los derechos humanos. e) Que no afecte la salud pública. El programa debe contar con medidas específicas sobre divulgación de información (comunicación) y relacionamiento con las comunidades (interacción). Las medidas de los correspondientes Programas son desarrolladas para cada uno de los impactos negativos más significativos identificados.

Las medidas de un PGAS deben basarse, preferentemente, en la prevención y no en el tratamiento de los efectos indeseados de la obra. Este criterio se apoya, por un lado, en la necesidad de minimizar dichos efectos y por otro en que el costo de su tratamiento es generalmente mucho mayor que el de su prevención.

Los Programas del PGAS describen al conjunto de acciones de prevención, control, atenuación, restauración y compensación de impactos ambientales negativos que deben acompañar el desarrollo del proyecto para asegurar el uso sostenible de los recursos naturales involucrados y la protección del medio ambiente, incluyendo tanto los aspectos que hacen a la integridad del medio natural como aquellos que aseguran una adecuada calidad de vida para la comunidad involucrada.

Las medidas a aplicarse en el marco del PGAS pueden clasificarse en términos generales en varias categorías:

- Las que evitan la fuente de impacto.
- Las que controlan el efecto limitando el nivel o intensidad de la fuente.
- Las que mitigan el impacto por medio de la rehabilitación o restauración del medio afectado.
- Las que compensan el impacto reemplazando o proveyendo recursos o ecosistemas sustitutos.

En el marco de la evaluación desarrollada en este informe, se considera que muchas de las cuestiones planteadas en este análisis podrán mejorar significativamente con la implementación oportuna y eficaz de los procedimientos y de las Medidas de Mitigación incluidas dentro del capítulo 5 del presente EIAS. Los objetivos mínimos son los siguientes:

- Asegurar un balance neto positivo de las acciones del proyecto sobre el sistema ambiental en el que se desarrolla.
- Disponer de programas de evaluación y gestión ambiental y social, que hagan posible el monitoreo y control de las variables ambientales involucradas.
- Disponer de una herramienta de coordinación interinstitucional, para compatibilizar las diversas acciones conducentes a una óptima gestión ambiental del proyecto.

Para cumplir con estos objetivos, el Plan de Gestión Ambiental y Social describirá las medidas a ser implementadas en cada fase de desarrollo de la obra, identificando los objetivos que las mismas persiguen, además de los medios necesarios para su ejecución y las responsabilidades involucradas.

El Plan de Gestión Ambiental y Social deberá contener como mínimo lo establecido en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales, en las Especificaciones Técnicas Generales, en lo propuesta por la Unidad Ambiental de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y todo lo estipulado en las salvaguardas Ambientales y Sociales

6.2 PROGRAMAS AMBIENTALES

Se han desarrollado los programas que incluyen las medidas cuyos objetivos son la prevención de la contaminación, la minimización y adecuada disposición de residuos, emisiones y efluentes, la preservación de la seguridad de los trabajadores y la población, y la adecuada atención de los trabajadores y la población, ante contingencias o emergencias producidas durante alguna de las etapas de la obra. Estos programas se describen por medio de Fichas y se desarrollan a continuación.

Los programas ambientales que presente el contratista deberán ser aprobados por el comitente antes de su implementación. Los programas ambientales serán implementados por el responsable de medio ambiente del contratista o por terceros calificados designados especialmente y serán fiscalizados regularmente por el comitente.

Los programas ambientales mínimos que se describen a continuación son los que deberá desarrollar y ampliar el contratista, para implementar durante la construcción de la obra son los siguientes:

6.2.1. PROGRAMA: PERMISOS AMBIENTALES

El CONTRATISTA obtendrá los permisos ambientales y los permisos de utilización, aprovechamiento o afectación de los recursos correspondientes. Está facultado para contactar a las autoridades ambientales para obtener los permisos ambientales, o en el caso de ser necesaria una modificación a cualquiera de los permisos o autorizaciones requeridos para la ejecución del proyecto.

El CONTRATISTA deberá presentar a la SUPERVISIÓN un programa detallado y un plan de Gestión de todos los permisos y licencias requeridos para la obra, que no sean suministrados por la autoridad competente, y que se requieran para ejecutar el trabajo.

Los permisos que debe obtener el CONTRATISTA incluyen permisos operacionales tales como (pero no estarán limitados solamente a los que se ejemplifican a continuación):

- Declaración de Impacto Ambiental (DIA).
- Certificado de Calidad Ambiental o Declaración de Impacto Ambiental de las canteras (Marco jurídico Ambiental para la Actividad Minera; Ley N° 24.585).
- Permisos de liberación de traza (Ley Nacional N° 21.499 y N° 21.626).
- Permisos de captación de agua.
- Habilitación municipal del Obrador
- Disposición de residuos sólidos urbanos.
- Disposición de efluentes cloacales.
- Permisos de transporte: incluyendo el transporte de materiales peligrosos (combustibles, lubricantes, etc.) y de residuos especiales (aceites usados, filtros, trapos y estopas contaminados con hidrocarburos, etc.).
- Continuación de la construcción después de hallazgos relacionados con el Patrimonio cultural, incluidos yacimientos arqueológicos y paleontológicos.
- Permisos para reparación de vías por cierre temporal de accesos a propiedades privadas, o construcción de vías de acceso.
- Habilitación de depósitos de combustible por parte de la autoridad competente.

El CONTRATISTA debe acatar todas las estipulaciones y debe cumplir con todos los requisitos para cada permiso procesado, sujetando la ejecución de las obras a las resoluciones y dictámenes que emitan las autoridades provinciales y/o municipales competentes.

6.2.2. PROGRAMA DE MONITOREO AMBIENTAL

SUB-PROGRAMA de CONTAMINACIÓN DE AGUA-AIRE-SUELO-RUIDOS Y VIBRACIONES

PROGRAMA AMBIENTAL	MONITOREO AMBIENTAL
<p><u>Descripción del Programa:</u></p> <p>Objetivo: Prevenir y controlar la contaminación ambiental, especialmente del agua, aire y suelo y evitar la afectación de la calidad y aptitudes del medio físico como consecuencia de la construcción y operación de la obra. Por otro lado, es también su objetivo dar cumplimiento al Marco Legal de aplicación en las jurisdicciones intervinientes</p> <p><u>Alcances:</u></p> <p>Se compone de Cuatro Subprogramas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Control de la Contaminación del Aire - Control de Ruidos y Vibraciones - Control de la Contaminación del Agua - Control de la Contaminación del Suelo <p>El Contratista deberá presentar para cada Subprograma y de acuerdo con las características de la obra y del medio receptor, la identificación de las actividades, metodología a emplear, responsables de la ejecución y control, cronograma, articulación con el plan general de la obra, recursos asignados y resultados y metas a alcanzar para prevenir o controlar la contaminación derivadas de las tareas vinculadas a la construcción y operación de la obra.</p> <p>Los contenidos y el cumplimiento de este programa serán verificados y aprobados por el Comitente, quien podrá solicitar las modificaciones o comprobaciones que considere oportunas.</p> <p>Subprograma Control de la Contaminación del Aire.</p> <p>Con el fin de evitar la contaminación el presente Subprograma tiene por objetivo identificar, organizar e implementar las medidas preventivas y correctivas, constructivas y no constructivas, dirigidas a mantener la calidad y evitar la contaminación del aire, en el área operativa y de influencia directa del emprendimiento, como consecuencia de la construcción y posterior operación de la Obra.</p> <p>Por lo tanto y con el fin de minimizar los impactos sobre la calidad del aire, el contratista deberá implementar medidas de mitigación sobre los focos emisores, las condiciones de dispersión y los receptores. A tal efecto el Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilizará vehículos y equipamientos con la mejor tecnología disponible, a fin de reducir los 	

niveles de emisiones de gases y partículas.

- Asegurará el adecuado mantenimiento de los motores, equipos, con el fin de reducir al mínimo posible la contaminación de gases y partículas dentro de estándares permitidos.
- Evitará una mala sincronización del motor, sistemas de inyección de combustibles sucios y en mal estado, purificadores o filtros de aire sucios y/o mecanismos de control de la contaminación alterados, etc.
- Evitará la colocación de grandes equipamientos e instalaciones cerca de las áreas más densamente pobladas, establecimientos educativos y de salud y sitios de actividad comercial o de servicios.
- Mitigará, la generación de nubes de polvo durante la construcción, con la finalidad de brindar seguridad a los vehículos que circulan y de proteger el hábitat en general mediante el riego programado con agua, con el caudal y frecuencias que sean necesarias, para evitar el polvo en suspensión, en los lugares donde haya receptores sensibles y donde indique la Inspección y/o supervisión.
- Controlará las emisiones de polvo procedentes de las operaciones de carga y descarga de camiones y otras instalaciones de obra. En la medida de lo posible con aspersores.
- Minimizará el movimiento de suelos, con el fin de reducir la dispersión de partículas a la atmósfera e implementará las medidas apropiadas en los sectores de acopios de suelos, acopios de materiales, etc.
- Los equipos no serán alterados de ninguna forma, de modo tal que los niveles de ruido sean más altos que los producidos por los equipos originales.
- A criterio de la Inspección y/o supervisión y cuando sea factible el Contratista establecerá vías de transporte que alejen a sus vehículos de zonas densamente pobladas y aseguren que las molestias ocasionadas por las operaciones de transporte se reduzcan al mínimo.
- Tendrá especial cuidado, cuando realice tareas de soplado con el objeto de limpiar la superficie de tratamientos bituminosos (simple, doble y triple), tratando de evitar la dispersión de material particulado en zonas adyacentes, humedeciendo las franjas linderas. Protegerá del efecto de esta tarea a objetos con barreras de protección (por ejemplo: mantas, geotextiles, films de poliestireno, etc.) y persona con barbijos, antiparras, auriculares para insonorización, etc. Tomará los recaudos necesarios para que en la zona de operación solo permanezcan operarios, personal de jefatura e Inspección. Al finalizar las tareas de soplado, la zona adyacente al área de trabajo deberá acondicionarse y restaurarse de manera que quede en condiciones similares a la existente previamente a la realización de los trabajos.
- Para controlar el polvo y otras partículas generadas por acción del texturizado, el contratista deberá contar con tecnología acorde a los requerimientos de control de la contaminación atmosférica, de manera de cumplir con la Ley Nacional N° 20284 y sus modificatorias, que contiene las "Normas para la Preservación de los Recursos del Aire" y el Decreto 1074/2018 que reglamente la Ley N° 5.965/58 que obliga a la obtención de la

Licencia de Emisiones Gaseosas a la Atmósfera.

- Asegurará el mantenimiento de la calidad del aire en la zona operativa y su entorno durante la realización de las obras y con posterioridad a su finalización hasta la recepción definitiva, siempre en relación con la construcción de la obra como eventual causa de deterioro.
- Implementará un Monitoreo de Calidad de Aire, Los parámetros a monitorear y frecuencias están desarrollados en el Subprograma de Monitoreo de Aire, cuyos contenidos y características deberán ser aprobadas por la Inspección y/o supervisión, considerando la representatividad espacial y temporal del monitoreo.
- Aplicará medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Estas medidas pueden ser, entre otras, el uso de energías renovables o de baja emisión de carbono, la sustitución de refrigerantes con alto potencial de calentamiento global, el uso de sistemas de transporte eficientes de baja emisión de carbono.

En los casos en que se verifique un deterioro de la calidad del aire como consecuencia de la obra, el Contratista deberá presentar para la aprobación de la Inspección las medidas complementarias necesarias para su mitigación. Estas acciones serán posteriormente ejecutadas bajo responsabilidad del Contratista, quien deberá presentar a la Inspección y/o supervisión los resultados de su aplicación a través de un nuevo monitoreo.

- Fase del Proyecto de Aplicación: Construcción y Operación
- Área de Aplicación: Área Operativa y Área de Influencia Directa
- Responsable de Implementación: Responsable Ambiental Contratista
- Periodicidad/Momento/Frecuencia: Continuo, durante toda la obra. Monitoreo semestral
- Responsable de Fiscalización: Unidad Ambiental - DVBA

Subprograma de Ruido y Vibraciones

Objetivo

Identificar, organizar e implementar las medidas preventivas y correctivas, constructivas y no constructivas, dirigidas a reducir y controlar la producción de ruidos, vibraciones y todo tipo de emisión de ondas, a fin de mantener la calidad del ambiente y evitar su deterioro, en el área operativa del emprendimiento, como consecuencia de la construcción y funcionamiento de la Obra.

Acciones

En todos los sectores de la obra por ser zonas pobladas, o en sitios cercanos a centros educacionales o sanitarios el Contratista utilizará vehículos y equipamientos con la mejor tecnología disponible y se asegurará el adecuado mantenimiento de los motores, y equipos.

El Contratista deberá realizar, en caso de ser necesario, un monitoreo para medir el nivel de ruido y vibraciones e informar periódicamente las condiciones resultantes del funcionamiento de obra.

Si como consecuencia de la construcción de la obra se verificara un incremento de la emisión de ruidos y vibraciones por encima de los límites permitidos por la legislación vigente y según los usos y actividades que se realizaran en el medio receptor, el Contratista deberá presentar las medidas de mitigación necesarias a la Inspección y/o supervisión para su aprobación.

Deberá prestar especial atención en la zona de frentistas y comercios, como así también (en caso de que retomen las actividades) en los sectores donde están las escuelas, centro comunitario y hospital.

Estas acciones de mitigación serán posteriormente ejecutadas bajo responsabilidad del Contratista, quien deberá presentar a la Inspección y/o supervisión los resultados de su aplicación a través de un nuevo monitoreo.

- Fase del Proyecto de Aplicación: Construcción y Operación.
- Área de Aplicación: Área Operativa y Área de Influencia Directa.
- Responsables: Responsable Ambiental Contratista.
- Periodicidad/Momento/Frecuencia: Continuo, durante toda la obra. Monitoreo bimensual.
- Responsable de Fiscalización: Unidad Ambiental - DVBA.

Subprograma Control de la Contaminación del Suelo.

Con el fin de evitar la contaminación, el Subprograma tiene como objetivo:

Identificar, organizar e implementar las medidas preventivas y correctivas, constructivas y no constructivas dirigidas a mantener la calidad del ambiente y evitar la contaminación y erosión del suelo, el área operativa del emprendimiento, como consecuencia de la construcción de la Obra.

A tal fin el contratista deberá implementar todas las medidas necesarias para asegurar que todos los procesos constructivos y operativos y todas las actividades realizadas por equipamientos, maquinarias y personas, eviten o minimicen la contaminación del suelo, especialmente la causada por la producción y/o disposición inadecuada de residuos sólidos y líquidos en obrador, depósitos de materiales, depósitos de maquinarias, estacionamientos y de todas otras instalaciones que pudieran afectar directa o indirectamente la calidad del suelo.

El Contratista deberá promover el mantenimiento de la calidad de los suelos durante la realización de las obras, de forma tal que la concentración final de residuos especiales no supere las concentraciones preexistentes ni se deterioren las aptitudes de uso originales.

Debido a que el suelo es particularmente susceptible a recibir residuos de diferentes tipos, ya sea en forma accidental o deliberada, el Contratista deberá determinar el nivel de contaminación de los sitios en forma previa a su utilización como sede de obradores y depósitos de maquinarias y residuos.

No deberá verificarse un cambio significativo de las características del suelo como consecuencia de la construcción realizada, por fuera del área afectada por el emplazamiento de la misma obra y la zona de camino.

En las situaciones en las que se verifique un deterioro de la calidad de los suelos como consecuencia de la construcción de la obra, el Contratista deberá presentar para su aprobación de la Inspección las acciones de restauración correspondientes. Una vez aprobadas serán ejecutadas bajo responsabilidad del Contratista, quien deberá presentar a la Inspección y/o supervisión los resultados de su aplicación a fin de demostrar la recomposición del daño ambiental causado y así obtener la recepción provisional de la obra.

- Fase del Proyecto de Aplicación: Construcción y Operación
- Área de Aplicación: Área Operativa y Área de Influencia Directa
- Responsables: Responsable Ambiental Contratista
- Periodicidad/Momento/Frecuencia: Continuo, durante toda la obra. Monitoreo de calidad de suelos previo al montaje de Obrador y al procederse al desmantelamiento de estas instalaciones. En caso de incidentes se deberá presentar un Programa específico de Monitoreo que contemple la verificación de la situación al momento de producirse y la evolución de las condiciones durante el tiempo de implementación de las medidas correctivas
- Responsable de Fiscalización: Unidad Ambiental - DVBA

Subprograma Control de la Contaminación del Agua

Objetivo: Identificar, organizar e implementar las medidas preventivas y correctivas, dirigidas a mantener la calidad y evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas, como consecuencia de la obra.

El Contratista tomará todas las precauciones que sean razonables durante la construcción de la obra para impedir la contaminación de los ríos, arroyos que puedan estar cercanas al proyecto.

Para el caso en que el Contratista construya una perforación, deberá seguir las pautas y cumplir los requerimientos establecidos por la Dirección de Hidráulica de la Provincia de que tiene establecido un procedimiento a cumplir por cualquier solicitante de concesión de uso de agua subterránea.

- Deberá presentar una propuesta de evaluación de la calidad del agua en forma previa al inicio de las obras para los recursos hídricos en el área de influencia directa de la obra.
- Deberá evitar o minimizar cualquier acción que modifique en forma negativa y significativa la calidad y aptitud de las aguas superficiales o subterráneas de las cuencas hídricas del área de influencia de la obra y que impidan o restrinjan su utilización de acuerdo a las condiciones previa al inicio de la construcción.
- Por ningún motivo podrá efectuar tareas de limpieza de sus vehículos o maquinaria en cuerpos o cursos de agua (transitorios o permanentes) ni arrojar allí los residuos de estas actividades.
- Cuando exista la posibilidad de derrame de algún líquido o material contaminante durante el funcionamiento del obrador, se deberán proyectar las obras civiles que permitan la

intercepción de estos antes del desagüe de la cuneta o cursos de agua.

- Los contaminantes como productos químicos, combustibles, lubricantes, bitúmenes, aguas servidas, pinturas y otros desechos nocivos, no serán descargados en los cuerpos o cursos de agua, siendo el Contratista responsable de su eliminación final en condiciones ambientalmente adecuadas.
- Deberá mantener las obras de conducción de agua limpias, a fin de evitar arrastre de desechos a los puntos de desagües.
- Deberá asegurar el mantenimiento de la calidad de los recursos hídricos superficiales y subterráneos durante la realización de las obras y con posterioridad a la finalización de estas, durante el periodo de garantía, siempre en relación con el eventual deterioro producido por la realización de la obra bajo su responsabilidad.
- Al finalizar la construcción, los cursos y cuerpos de aguas superficiales y subterráneas del área operativa y de influencia directa de la obra deberán mantener las condiciones de calidad previas.

Etapa del Proyecto en que se aplica	Construcción	X	Costo Estimado			
	Operación	X				

Ámbito de Aplicación: Área Operativa

Responsable de la Implementación	Responsable Ambiental del Contratista
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia	Continuo, durante toda la Obra. Se realizará, en caso de ser necesario, un monitoreo semestral/anual físico, químico y bacteriológico del curso de agua del que se tome el agua para obra, previa autorización del organismo competente.
Responsable de la Fiscalización	Unidad Ambiental DVBA

6.2.3. PROGRAMA DE GESTIÓN DE OBRADORES

Se requerirá habilitación municipal o permiso de funcionamiento expedido por la autoridad de jurisdicción para instalar el obrador considerando un radio de exclusión de al menos 300 m respecto de centros educacionales, hospitales y centros religiosos.

El obrador será ubicado en áreas que provoquen la menor perturbación posible al normal desarrollo de las actividades. El obrador contará con equipos de extinción de incendio y equipo de primeros auxilios y cumplirán con las Normas de Higiene y Seguridad Laboral.

Como concepto general se mantendrá el lugar de la obra y áreas a utilizar en forma limpia y ordenada, libre de cualquier acumulación de residuos, durante todo el tiempo que dure la obra.

Los residuos sólidos resultantes se depositarán adecuadamente, disponiéndose de los mismos de acuerdo con las normas vigentes para el área de ubicación. Los residuos serán gestionados de acuerdo con lo indicado en el Programa Gestión de Residuos y efluentes.

Los sectores de acopio de distintos materiales de obra, estarán separados y ordenados acorde a su uso y tipo (repuestos, partes de equipos, herramientas, etc.). En caso de insumos, aditivos, sustancias químicas, o con riesgos especiales, además estarán señalizados con el cartel correspondiente de precaución.

Los sectores destinados a acopio de residuos especiales serán dentro de un recinto de residuos. Dentro de los mismos se podrá acopiar combustibles, lubricantes, aceites y productos químicos peligrosos, sobre una base impermeable, reborde de contención de capacidad igual al volumen del contenedor de mayor tamaño más un 10%, identificación y en lo posible techo. Este deberá contar con un kit antiderrame en su interior. El transporte y la disposición final de los Residuos especiales, deberá ser realizado por empresas legalmente habilitadas para tal fin. Los Manifiestos de Transporte y los Certificados de disposición final deberán conservarse en la zona de obra hasta que la obra sea formalmente recibida por la autoridad competente.

En caso de derrames de alguna sustancia se actuará de acuerdo con el programa de contingencias, una vez subsanado el problema en la fuente, se deberán retirar los materiales contaminados y disponerlos adecuadamente. Se proporcionará baños químicos y se gestionaran de acuerdo con las buenas prácticas de orden y limpieza.

El predio del obrador deberá estar debidamente delimitado con cerco perimetral

Deberá presentar declaración de pasivo ambiental si su uso previo así lo requiere.

Deberá presentar memoria descriptiva de las instalaciones con indicación en croquis de ubicación exacta, con medidas y flujo del movimiento interno de los vehículos, con antelación al inicio de la actividad. Deberán estar diferenciados, los sectores destinados al personal aquellos destinados a tareas técnicas (oficina, laboratorio) o vinculados con los vehículos y maquinarias (zona de guarda, reparaciones, lavado, engrase, etc.)

Cuando se requiera la utilización de tubos de oxígeno, equipos de soldaduras, etc. ya sean fijos o móviles, se deberán tomar los recaudos necesarios tanto para la protección del equipo en sí como de los operarios, debiendo en todos los casos adecuarse a las regulaciones provinciales vigentes)

Se deberá señalar con cartel identificador de la ubicación del obrador y datos de la empresa responsable, como así también su acceso con carteles de entrada y salida, teniendo en cuenta el movimiento de vehículos y peatones

En caso de que el propietario del predio, en el cual está instalado el obrador, desee quedarse con alguna instalación, base y/o camino interno dentro del mismo, la Contratista deberá presentar el pertinente pedido y conformidad del titular. Será desmantelado una vez que cesen las obras, dejando el área en perfectas condiciones e integrada al medio ambiente circundante.



6.2.4. PROGRAMA DE GESTIÓN DE TRANSITO

PROGRAMA AMBIENTAL		PROGRAMA DE GESTIÓN DE TRANSITO				
<p>Se deberá minimizar el impacto negativo sobre la movilidad vehicular y peatonal del sector intervenido.</p> <p>Se brindarán garantías de intervenciones seguras para todos los actores desde el punto de vista vial, es decir: minimizar la probabilidad de ocurrencia de accidentes durante la construcción de las diferentes obras.</p> <p>Se protegerá a los usuarios más vulnerables de las vías (los peatones) evitando su interacción directa y buscando los desplazamientos más cortos y seguros.</p> <p>Se darán condiciones de accesibilidad adecuada, siempre con señalización previa, durante y posterior a las obras en las vías peatonales o vehiculares.</p> <p>El Contratista se asegurará de la señalización y pasos seguros para los peatones que requieran hacer sus desplazamientos por la zona de la obra y la desviación de vehículos hacia vías alternas.</p> <p>Dispondrá de un manejo especial y prioritario para el transporte de pasajeros (colectivo y masivo). "La prioridad siempre es para el transporte público".</p> <p>El Contratista contará con personal calificado para la regulación o control de tránsito en los sitios de desvíos o de conflicto que se requieran. Las intervenciones viales se harán de tal forma que no se presenten acumulación de conflictos que pongan en colapso grave la movilidad del sector.</p> <p>Las tareas se organizarán de forma tal de no perturbar el acceso a los residentes del sector con el fin de causar el menor impacto en la accesibilidad vehicular y por su puesto peatonal. Dadas las características del área de implantación de la obra, donde hay entradas a distintos barrios, resulta esencial el seguimiento y monitoreo de las medidas de gestión del tránsito aplicadas durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra, con el fin de monitorear el tránsito vehicular y conforme a ello tomar las medidas correctivas que fuesen necesarias para garantizar un eficaz funcionamiento de éste. Dichos correctivos deberán ajustarse a los requerimientos y estado de avance de la obra y estarán relacionados con la implementación de señales o la eliminación inmediata de aquellas que ya hayan cumplido su función y que podrían causar confusión a los usuarios. Así mismo se mantendrá en constante monitoreo por parte del Contratista, antes y durante la ejecución de las obras de movimiento de suelos, el estado del pavimento existente y las respectivas obras complementarias.</p>						
Etapas del Proyecto en que se aplica	Construcción	X	Costo Estimado			
	Operación					

Ámbito de Aplicación: Área Operativa	
Responsable de la Implementación	Responsable Ambiental del Contratista
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia	Continuo, durante toda la Obra
Responsable de la Fiscalización	Unidad Ambiental - DVBA

6.2.5. PROGRAMA DE GESTIÓN DE EQUIPOS, MAQUINARIAS Y HERRAMIENTAS

Se deberá controlar el correcto estado de mantenimiento y funcionamiento del parque automotor, equipos y maquinarias pesadas, tanto PROPIO como de los SUBCONTRATISTAS, así como verificar el estricto cumplimiento de las normas de tránsito vigentes, en particular la velocidad de desplazamiento de los vehículos.

Los equipos pesados para el cargue y descargue deberán contar con alarmas acústicas y ópticas, para operaciones de retroceso. En las cabinas de los equipos no deberán viajar ni permanecer personas diferentes al operador, salvo que lo autorice el encargado de seguridad.

PROGRAMA AMBIENTAL	CONTROL DE VEHÍCULOS, EQUIPOS Y MAQUINARIA PESADA
Efectos Ambientales que se desea Prevenir o corregir:	<ul style="list-style-type: none"> - Afectación al Paisaje y Actividades Económicas - Afectación de la Seguridad de Operarios y Población - Afectación del Sistema Vial y Transporte Liviano y Pesado
Descripción de la Medida:	
<ul style="list-style-type: none"> - Se deberá controlar el correcto estado de manutención y funcionamiento del parque automotor, camiones, equipos y maquinarias pesadas, tanto PROPIO como de los SUBCONTRATISTAS, así como verificar el estricto cumplimiento de las normas de tránsito vigentes, en particular la velocidad de desplazamiento de los vehículos. Se deberá contar con la VTV al día de cada vehículo de obra. - El Contratista deberá elaborar manuales para la operación segura de los diferentes equipos y máquinas que se utilicen en labores de excavación y el operador estará obligado a utilizarlos y manejarse en forma segura y correcta. - Los equipos pesados para el cargue y descargue, en frente de obra, deberán contar con alarmas acústicas y ópticas, para operaciones de retroceso. En las cabinas de los equipos no deberán viajar ni permanecer personas diferentes al operador, salvo que lo autorice el 	



PROGRAMA AMBIENTAL		CONTROL DE VEHÍCULOS, EQUIPOS Y MAQUINARIA PESADA				
<p>encargado de seguridad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se deberá prestar especial atención a los horarios de trabajo de la máquina compactadora sobre Ruta y sobre todo en las proximidades comerciales, en el período de compactación de la subrasante, con el objetivo de no entorpecer la circulación restringida de vehículos en este tramo de la ruta e intentando alterar mínimamente la calidad de vida de las poblaciones locales. - El Contratista deberá realizar un plan o cronograma de tareas (construcción de alcantarillas, montaje de paquete estructural y obras complementarias) con el fin de obstaculizar lo menos posible el tránsito, sobre la Ruta Provincial N° 1003, minimizando de esta manera las afectaciones al sistema vial, transporte y el impacto negativo a la cuenca visual del observador que circula por esta. Esta medida tiene por finalidad prevenir accidentes hacia las personas que transitan por la ruta y operarios de los equipos y maquinarias pesadas, especialmente en la zona de obra o cerca de la ruta, y minimizar al máximo la probabilidad de ocurrencia de incidentes. - El contratista deberá tener en cuenta los horarios de aperturas de locales comerciales y tratará de afectar mínimamente tanto esta actividad como la actividad industrial en la región. - <u>Ámbito de aplicación</u>: Esta medida debe aplicarse en todo el frente de obra. <p><u>Momento / Frecuencia</u>: La medida se implementa mediante controles durante toda la construcción con una frecuencia mensual. <u>Recursos necesarios</u>: Un supervisor provisto de vehículo.</p>						
Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	X	Costo Global Estimado		Efectividad Esperada	
	Operación					
Indicadores de Éxito: Ausencia de no conformidades por parte del auditor. Ausencia de reportes de accidentes de operarios y población.						
Responsable de la implementación				EL CONTRATISTA		
Periodicidad de fiscalización				Mensual durante toda la obra		
Responsable de la Fiscalización				Unidad Ambiental - DVBA		



6.2.6. PROGRAMA DE CONTROL DE SEÑALIZACION DE OBRA

Se habilitará la señalización necesaria y accesos seguros para la maquinaria de obra y camiones de modo que produzca las mínimas molestias al tránsito habitual como a los comercios, industrias y a las viviendas e instalaciones próximas.

El CONTRATISTA será responsable de preservar la circulación, estableciendo y haciéndose cargo de los costos respectivos, incluyendo el mantenimiento de los medios alternativos de paso, con el fin de no interrumpir el acceso a las propiedades y comercios.

El CONTRATISTA deberá mantener los accesos dando prioridad al uso de los existentes. De no ser posible se construirán nuevos accesos, con el acuerdo del responsable del predio o propiedad y / o de la autoridad competente. Podrá acordar una sola entrada en las estaciones servicios, especificando con cartelería cuál será el recorrido y demarcando las zonas a utilizar.

La señalización de riesgo de la obra debe implementarse de acuerdo con el estado actual del arte en señalética de seguridad con el objeto de minimizar los riesgos hacia la población en general.

El CONTRATISTA estará obligado a colocar una señalización que resulte visible durante las horas diurnas y nocturnas mediante la colocación de las señales lumínicas pertinentes.

Durante toda la construcción del Proyecto el CONTRATISTA dispondrá los medios necesarios para lograr una correcta señalización de los frentes de obra

La señalización de riesgo será permanente, incluyendo vallados, carteles indicadores y señales luminosas cuando correspondan. La misma debe implementarse de acuerdo con el estado actual del arte en señalética de seguridad con el objeto de minimizar los riesgos hacia la población en general y principalmente aquella que circule por la ruta.

En las proximidades de cruces cercanos a la zona comercial, centros deportivos, iglesia, y en el ingreso a las Escuelas se deben incorporar señalización y/o protecciones especiales, durante el período de la ejecución de la obra, de modo de evitar estructuras u obras que puedan afectar la seguridad de las personas.

De ser necesario se reforzarán estas medidas con personal de obra (banderilleros) que conduzcan a la población por los pasos seguros, en especial cuando se trate de cruces peligrosos como el de las vías del Ferrocarril a intervenir con la obra.

Señalización de seguridad y luminosa en la entrada de todos los barrios que se encuentran lo largo de la traza.

PROGRAMA AMBIENTAL	CONTROL DE LA SEÑALIZACION
<p>Descripción de la Medida:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durante toda la construcción del proyecto EL CONTRATISTA dispondrá los medios necesarios para lograr una correcta señalización de los frentes de obra, especialmente en la zona del obrador y frentistas al tramo de la ruta; comercios, en la población urbana y 	

sub-urbana y en todos aquellos sectores de desplazamiento de personas hacia los establecimientos religiosos, educativos y sanitarios.

- La señalización de riesgo será permanente, incluyendo vallados, carteles indicadores y señales luminosas cuando correspondan.
- Debido a que la obra se desarrollará sobre la actual Ruta, siendo la misma una vía transitada, tanto por vehículos livianos como pesados, El Contratista estará obligado a colocar en las áreas de playas de maniobras de maquinarias y equipos, sobre la misma ruta y en las zonas de desvíos, una señalización que resulte visible durante las horas diurnas y nocturnas mediante la colocación de las señales lumínicas pertinentes.
- Se deberá contar con un plan de desvíos aprobado antes del inicio de obras que contenga:
 - Descripción de los sectores de desvíos (longitud, ubicación, condiciones de rodaje, mantenimiento, pasos peatonales, etc.).
 - Propuesta de abandono, cierre y restauración de desvíos.
 - Cartografía de las vías alternativas, desvíos y pasos temporales
- La señalización de riesgo de la obra debe implementarse de acuerdo con el estado actual del arte en señalética de seguridad con el objeto de minimizar los riesgos hacia la población en general y principalmente aquella que circule por la ruta.

Ámbito de aplicación: Esta medida debe aplicarse en todo el frente de obra.

Momento / Frecuencia: Durante toda la construcción con una frecuencia mensual.

Recursos necesarios: Un supervisor provisto de vehículo.

Etapa de proyecto que se aplica	Construcción	X	Costo global estimado		Efectividad esperada	ALTA
	Operación					
Indicadores de éxito: Ausencia de accidentes. Ausencia de reclamos por partes de las autoridades y pobladores locales. Ausencia de no conformidades por parte del supervisor ambiental.						
Responsable de la implementación			EL CONTRATISTA			
Periodicidad de fiscalización			Mensual durante toda la obra			
Responsable de la Fiscalización			Unidad Ambiental - DVBA			

6.2.7. PROGRAMA DE GESTIÓN DE DEMOLICIONES Y ESCOMBROS

PROGRAMA AMBIENTAL	PROGRAMA DE GESTIÓN DE DEMOLICIONES Y ESCOMBROS
<p><u>Descripción del Programa:</u></p> <p>Se aplicarán medidas para reducir al máximo la generación de desechos no peligrosos de demoliciones y escombros. Los desechos que se generen serán recuperados, reutilizados y reciclados de manera segura para la salud humana y el ambiente, en la medida de lo posible contemplando los lineamientos de la economía circular. Se podrán usar, como ejemplo de economía circular, restos de demoliciones y escombros de la obra. Los desechos finales, que no puedan aprovecharse de alguna forma, serán tratados, destruidos o desechados de forma segura e inocua para el ambiente, incluyendo el adecuado control de las emisiones, efluentes y residuos resultantes de la manipulación y el procesamiento del material de desecho.</p> <p>El CONTRATISTA utilizará solamente los lugares de depósitos aprobados y habilitados, no depositará ningún material en terrenos de propiedad privada, debidamente ejecutada, protocolizada.</p>	

Etapa del Proyecto en que se aplica	Construcción	X	Costo Estimado			
	Operación					
Ámbito de Aplicación: Área Operativa						
Responsable de la Implementación			Responsable Ambiental del Contratista			
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia			Continuo, durante toda la Obra			
Responsable de la Fiscalización			Unidad Ambiental - DVBA			



6.2.8. PROGRAMA DE GESTIÓN DE DESVIOS

PROGRAMA AMBIENTAL	PROGRAMA DE GESTIÓN DE DESVIOS
<p><u>Descripción del Programa:</u></p> <p>Se deberán presentar un croquis correspondiente a los desvíos y áreas de estacionamientos de equipos que utilizará durante la construcción. El CONTRATISTA deberá proceder a una correcta señalización diurna y nocturna de estos desvíos transitorios de manera de poder asegurar el tránsito en forma permanente y segura.</p> <p>El CONTRATISTA deberá disponer permanentemente en el lugar de los trabajos, de los elementos que sean necesarios para auxiliar a los vehículos y sus ocupantes que queden imposibilitados de seguir viaje como consecuencia de los inconvenientes producidos a raíz de la ejecución de las obras.</p> <p>Se tratará de evitar en grado máximo la circulación y el estacionamiento en las áreas de mayor movimiento de gente o entrada y salida de vehículos, o alguna otra particularidad y sitios de estacionamiento de maquinaria.</p> <p>En las calles donde se llevará a cabo el desvío, se deberá señalar y priorizar el estacionamiento de una sola mano. Los desvíos no podrán ser en zonas que afecten al Hospital o escuelas cercanas.</p> <p>La CONTRATISTA deberá asegurar caminos alternativos de carácter auxiliar, y desvíos que garanticen la accesibilidad de los vecinos frentistas los que deberá responder a las características técnicas que hagan posible el paso en cualquier tiempo y circunstancia de toda clase de vehículos, brindando las condiciones de seguridad necesarias para lo cual es obligación del constructor, señalar todo el tramo, para orientar el tránsito.</p> <p>Deberá realizar la Planificación de desvíos y selección de circuitos. De ser necesaria la utilización de calles laterales, perpendiculares a la traza, de salidas y entradas de las maquinarias, las mismas deberán ser realizadas en el menor número y sitios posibles. EL CONTRATISTA deberá realizar la regulación de horarios de circulación acorde al cronograma de obra y optimizar los tiempos de construcción. Deberá darse estricto cumplimiento de las reglamentaciones de tránsito vigentes (límites de carga de seguridad, velocidad máxima, etc.).</p> <p>De manera conjunta entre las autoridades municipales y empresas responsables de líneas de transporte público automotor (colectivos) se deberán de definir la relocalización de paradas de colectivos.</p> <p>En cuanto a la afectación de la circulación peatonal, específicamente, todos los senderos peatonales a ser instalados que bordeen las zonas de obra deberán ser aptos para personas con movilidad reducida y estarán debidamente señalizados y protegidos para prevenir afectaciones sobre los transeúntes, especialmente en los casos de acceso a instituciones,</p>	

comercios y servicios de transporte.

En el caso de la reconstrucción de veredas el Contratista deberá implementar un sistema adecuado para que los peatones puedan desplazarse con absoluta seguridad y garantizara a los vecinos frentistas a la obra el acceso seguro a sus viviendas, en caso de corresponder. En ningún caso un vecino frentista se verá impedido del ingreso a su propiedad. El Contratista dispondrá banderilleros en los momentos de operación en aquellos lugares donde se detecte un alto tránsito fuera de los límites de la obra.

Etapa del Proyecto en que se aplica	Construcción	X	Costo Estimado			
	Operación					
Ámbito de Aplicación: Área Operativa						
Responsable de la Implementación			Responsable Ambiental del Contratista			
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia			Continuo, durante toda la Obra			
Responsable de la Fiscalización			Unidad Ambiental - DVBA			

6.2.9. PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS

PROGRAMA AMBIENTAL	PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS
<p>Descripción del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Plan de Manejo de Residuos, que presente el CONTRATISTA deberá considerarse englobado y subordinado a los Planes Generales del COMITENTE. - Dado las características de la obra, se desprende que no se producirán a partir de ella emisiones gaseosas desde fuentes fijas o efluentes líquidos durante la etapa de construcción, así como tampoco durante la operación a lo largo de su vida útil. - La generación de residuos comprenderá básicamente desperdicios de tipo sólido o líquido remanentes de alguna de las actividades durante la etapa de construcción. Durante la etapa de operación de la renovada vía, los principales residuos devienen del mantenimiento del préstamo de esta y desechos provenientes de las personas que circulan por la misma. Como norma general, los residuos producidos serán de cuatro tipos: <p>Tipo 1: Domiciliarios, Papeles, Cartones, Maderas, Guantes, Plásticos, etc.</p> <p>El procedimiento indicado es acopiar adecuadamente los residuos y trasladarlos al vaciadero municipal más próximo para su disposición junto al resto de los residuos urbanos.</p>	

PROGRAMA AMBIENTAL	PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS
<p>Considerando que la obra se encuentra en los centros urbanos no será necesario el acopio de una gran cantidad de residuos de este tipo.</p> <p>Se instalarán en el obrador contenedores debidamente rotulados para el acopio de los residuos generados por los trabajos. Los contenedores deberán tener tapa adecuada para evitar la dispersión de residuos en el campo por acción del viento.</p> <p>El supervisor ambiental verificará que los contenedores cuenten con volumen suficiente antes de iniciar los trabajos. En caso contrario organizará de forma inmediata el reemplazo del contenedor por otro vacío. El objetivo será evitar el acopio de residuos fuera del contenedor por falta de volumen disponible.</p> <p>El supervisor ambiental verificará el estado del contenedor, organizando de forma inmediata su reemplazo por otro vacío cuando estime que el volumen disponible resulta insuficiente para las labores del día siguiente. El supervisor no autorizará bajo ningún concepto el acopio de residuos fuera del contenedor.</p> <p>Tipo 2: Alambres, Varillas, Soportes, Cadenas, Restos metálicos.</p> <p>Este tipo de residuos debe ser almacenado en un recinto de chatarras transitorio, clasificando los elementos de acuerdo con sus características de manera tal de facilitar su reutilización, posterior, venta como chatarra o disposición final una vez concluida la obra.</p> <p>Para su acopio en obra se dispondrá de un contenedor específico o sector de acopio debidamente cercado y señalizado.</p> <p>El objetivo es concentrar en un solo punto este tipo de desperdicios y organizar su traslado regular al recinto de chatarras.</p> <p>Tipo 3: Aceites, Grasas, Trapos y Estopas con Restos de Hidrocarburos.</p> <p>Todos los residuos de estas características que pudieran generarse durante la construcción de la obra deberán acopiarse debidamente para evitar toda contaminación eventual de suelos y agua.</p> <p>Se dispondrá en obra de tambores plásticos debidamente rotulados para almacenar trapos y estopas con hidrocarburos, para los cuales rigen los mismos procedimientos establecidos para los residuos de tipo 1.</p> <p>Se dispondrá de tambores plásticos resistentes, debidamente rotulados y con tapa hermética para almacenar aceites y grasas no reutilizables.</p> <p>Considerando el poco volumen esperable y la naturaleza de estos residuos, la alternativa recomendable como disposición final es trasladarlos a la estación de servicio más próxima a la obra para que sean incluidos en los residuos que esta produce.</p> <p>Tipo 4: Suelos Afectados por Derrame Accidental de Combustible o Rotura de Vehículos.</p> <p>La acción inmediata en estos casos es atender rápidamente el accidente para minimizar el</p>	

PROGRAMA AMBIENTAL		PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS				
<p>vuelco de hidrocarburos. En este sentido la acción prioritaria será interrumpir el vuelco evitando su propagación y eventual afectación de suelos o cursos de agua.</p> <p>Aplicar sobre los líquidos derramados material absorbente especial para hidrocarburos (hidrófugo). Este tipo de materiales deben estar almacenados en lugar seguro en los obradores durante el desarrollo de las tareas.</p> <p>Cuando el derrame supere los 5 m², el suelo afectado debe ser delimitado (cercado) y señalizado como sitio en "recuperación ambiental" y aplicar en él técnicas de laboreo y tecnologías de biorremediación. El sitio debe ser monitoreado bimensualmente, mediante extracción de muestras para verificar el decaimiento en la concentración de hidrocarburos. Una vez saneado definitivamente puede liberarse el sitio a sus usos originales.</p>						
Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	X	Costo Estimado			
	Operación			\$		
Ámbito de Aplicación: En toda la zona de proyecto.						
Responsable de la Implementación:			El CONTRATISTA			
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia:			Continuo, durante toda la obra.			
Responsable de la Fiscalización:			Unidad Ambiental - DVBA			

6.2.10. PROGRAMA DE PROTECCION DE LA VEGETACION

Se deberán realizar los trabajos de limpieza y remoción de la vegetación, en la zona de obra y de accesos, reduciendo las tareas a un mínimo compatible con los requerimientos constructivos y los criterios establecidos en la presente especificación. No podrá en ningún caso, operar equipamiento o remover vegetación fuera de la zona de obra delimitada, sin contar con un permiso específico por parte del Propietario o de la autoridad competente.

Se atenuarán y limitarán los impactos ambientales vinculados con la limpieza y el desmalezado, para disminuir el peligro de erosión del suelo, la afectación del paisaje natural, las interferencias con la actividad económica del sitio y las alteraciones en los hábitats naturales de la flora y de la fauna autóctona o adaptada.

Se evitarán daños en suelos y vegetación tanto dentro de la zona de camino como fuera de ella, se realizará el corte de la vegetación que por razones de seguridad resultara imprescindible y con los equipos adecuados. Los árboles por talar deben estar orientados, según su corte, para

que caigan sobre la zona de camino, evitando así que, en su caída, deterioren la masa forestal restante.

Se deberá:

- Mantener al máximo posible la vegetación natural.
- Utilizar maquinarias y equipamiento que minimice la perturbación del suelo, su compactación y la pérdida de la cubierta vegetal.
- Conservar la cubierta del suelo removida para su uso posterior y para la restauración de los sitios afectados que lo demanden, en el caso de que resulte apta para tal fin.

En la limpieza de vegetación deberá adoptar medidas de seguridad para el derribo de árboles, en el caso de que resulte indispensable por razones constructivas, y para el corte de plantas, que puedan ser nocivos para el personal por contacto o por inhalación de los gases producidos por la quema.

No se permitirá en horarios nocturnos la realización de tareas operación de máquinas para la limpieza de vegetación,

En caso que sea necesario, se deberá cumplir con la restauración de los sitios.

PROGRAMA AMBIENTAL	FORESTACION Y REVEGETACION
Efectos Ambientales que se desea Prevenir o corregir:	<ul style="list-style-type: none"> - Afectación de la Calidad de Suelo y Esgurrimiento superficial. - Afectación de la Flora, Fauna y Paisaje.
<p>Descripción de la Medida:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En caso que hay sido necesario extraer especies; se efectuarán forestaciones de reposición con especies nativas a los efectos de compensar la limpieza de la vegetación, cobertura vegetal y la extracción de árboles y además la revegetación y forestación una vez concluidas las tareas en el obrador. - La ubicación, alcance y cantidad definitiva de esta forestación de reposición será acordada durante el desarrollo de la obra y ajustada con las autoridades locales. Las especies adecuadas para arbolado paisajístico en la zona de camino cuyas edades no sean inferiores a dos (2) años debiendo ser previamente aprobadas por la Supervisión. - Las especies adecuadas para el desarrollo paisajístico en la zona se recomienda que sean <u>autóctonas</u>: -Jacaranda mimosifolia (jacaranda), Peltophorum dubium (ibira pita), Erythrina crista-galli (Ceibo), Ceiba speciosa (Palo Borracho) y Melia azedarach (Paraíso), Fraxinus excelsior (Fresno) y Salix babylonica y (Sauce llorón) - La labor de plantación puede realizarse en cualquier época del año, en época invernal pueden ser plantines a raíz desnuda y en verano deben ser necesariamente con piló, 	

PROGRAMA AMBIENTAL		FORESTACION Y REVEGETACION				
<p>debiéndose realizar un riego de base en el pozo de plantación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El CONTRATISTA deberá proveer los recursos necesarios para lograr la supervivencia de los ejemplares plantados y su posterior reposición por daños, muerte del plantín, etc., durante el período de garantía de la obra. - Finalizada la obra el CONTRATISTA deberá reponer todos los ejemplares plantados que no hubieren prosperado. <p><u>Ámbito de aplicación:</u> Esta medida debe aplicarse en todo el frente de obra.</p> <p><u>Momento / Frecuencia:</u> Una vez concluidas las tareas que pudieran afectar la zona a arbolar y/o hacia el final de la obra. <u>Recursos necesarios:</u> Contratación de viveros locales para la provisión de los ejemplares y tareas de plantación</p>						
Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	X	Costo Global Estimado \$		Efectividad Esperada	ALTA
	Operación	X				
<p>Indicadores de Éxito: Desarrollo exitoso de nuevas áreas forestadas con especies nativas en este nuevo tramo y próximo a las áreas pobladas.</p>						
Responsable de la Implementación de la Medida			El CONTRATISTA			
Periodicidad de Fiscalización del grado de Cumplimiento y Efectividad de la Medida			Mensual durante toda la obra y un año posterior a la finalización de esta			
Responsable de la Supervisión:			Unidad Ambiental - DVBA			

SUB- PROGRAMA DE PROTECCION DEL SUELO Y AGUA

Se deberán obtener los permisos de la autoridad provincial competente, con la ubicación de los lugares de donde se extraerá el agua necesaria para la construcción y provisión del Obrador. La extracción de agua para la construcción de ninguna manera podrá afectar las fuentes de alimentación de consumo de agua de las poblaciones o asentamientos de la zona de influencia de la obra. Se prohíbe la extracción y restitución (descarga) de agua, en lugares donde no estén expresamente autorizados.

Los contaminantes como productos químicos, combustibles, lubricantes, bitúmenes, aguas servidas, pinturas y otros desechos nocivos, no serán descargados en cursos de agua, o sitios próximos a la Obra.

Toda la descarga de agua de la construcción será tratada adecuadamente para eliminar materiales nocivos antes de que sea descargada con el propósito de no degradar aguas existentes o alterar o inhibir el sitio de descarga.

En ningún caso se permitirá el vuelco directo al desagüe pluvial, cloacal o al terreno natural, de los efluentes líquidos generados por el lavado de los equipos, ni por el lavado de áridos. En forma previa a su vuelco se deberá instalar un dispositivo para la decantación de los sólidos en suspensión, con dimensiones adecuadas a los caudales a generar. Los sedimentos retenidos deberán ser removidos en forma periódica para evitar que el decantador pierda eficiencia en la remoción de estos.

EJECUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE SUELOS Y REMOCIÓN DE COBERTURA VEGETAL

Se deberán controlar que las excavaciones, remoción de suelo, cobertura vegetal y árboles que se realicen, en toda la zona de obra, principalmente en los sectores tales como paquete estructural, canales, alcantarillas y obras complementarias, en las áreas cercanas a poblaciones frentistas a la ruta, además del obrador, sean las estrictamente necesarias para la instalación, montaje y correcto funcionamiento de estos.

Se prohíbe la realización de deforestaciones excesivas e innecesarias.

En los casos que la secuencia y necesidad de los trabajos lo permitan se optará por realizar, en forma manual, las tareas menores de excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal.

En caso de vertidos accidentales, los suelos contaminados serán retirados y sustituidos por otros de calidad y características similares. Los suelos retirados serán llevados a un depósito controlado.

El transporte de materiales deberá realizarse fuera de las horas pico o de mayor movimiento de las rutas provinciales, debidamente cubierto o humectado para evitar voladuras de finos a las comunidades cercanas.

PROGRAMA AMBIENTAL	CONTROL EXCAVACIONES, REMOCIÓN DEL SUELO Y COBERTURA VEGETAL
Efectos Ambientales o Sociales que se desea prevenir o corregir:	<ul style="list-style-type: none"> - Afectación de la Calidad de Suelo y Esgurrimiento Superficial. - Afectación a suelo y agua. - Afectación a la Flora y Fauna. - Afectación del Paisaje y la Seguridad de Operarios.
Descripción de la Medida:	
<ul style="list-style-type: none"> - Se deberán controlar que las excavaciones, remoción de suelo, cobertura vegetal y árboles 	

PROGRAMA AMBIENTAL		CONTROL EXCAVACIONES, REMOCIÓN DEL SUELO Y COBERTURA VEGETAL				
<p>que se realicen, en toda la zona de obra, principalmente en los sectores tales como paquete estructural, canales, alcantarillas y obras complementarias, en las áreas cercanas a poblaciones frentistas a la ruta.</p> <p>- Deberán evitarse excavaciones y remociones de suelo innecesarias, ya que las mismas producen daños al hábitat, inestabilidad y escurrimiento superficial del suelo. Asimismo se afecta al paisaje local en forma negativa.</p> <p><u>Ámbito de aplicación:</u> Esta medida debe aplicarse en todo el frente de obra</p> <p><u>Momento / Frecuencia:</u> Durante toda la construcción con una frecuencia semestral.</p> <p><u>Recursos necesarios:</u> Un supervisor provisto de vehículo.</p>						
Etapa de Proyecto en que se Aplica	Construcción	X			Efectividad Esperada	ALTA
	Operación					
Indicadores de Éxito: No detección de excavaciones y remociones de suelo y vegetación innecesarias / Ausencia de no conformidades del auditor / Ausencia de reclamos por parte de las autoridades y pobladores locales						
Responsable de la Implementación de la Medida			EL CONTRATISTA			
Periodicidad de Fiscalización del grado de Cumplimiento y Efectividad de la Medida			Mensual durante toda la obra			
Responsable de la Supervisión:			Unidad Ambiental - DVBA			

6.2.11. PROGRAMA DE PROTECCION DE PATRIMONIO CULTURAL

PROGRAMA AMBIENTAL	PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y CULTURAL
<p><u>Descripción del Programa:</u></p> <p>El presente Programa se formula con a fin de proteger elementos de potenciales hallazgos del Patrimonio Cultural.</p> <p><u>Objetivo:</u></p> <p>Identificar, organizar e implementar las medidas preventivas y correctivas, constructivas y no constructivas dirigidas a evitar la afectación del Patrimonio Arqueológico y Cultural, como</p>	

consecuencia de la construcción de la Obra.

Acciones:

Aunque durante el desarrollo del EsIA, no se ha identificado la existencia de sitios arqueológicos en la zona operativa, ni de relevancia arqueológica que genere condiciones particulares de tratamiento de un sitio determinado, el Contratista deberá tomar todas las medidas necesarias para una adecuada gestión ambiental de todas las actividades realizadas por equipamientos, maquinarias y personas que potencialmente puedan producir, directa o indirectamente un deterioro del patrimonio arqueológico potencialmente existente, en particular soterrado.

Prohíbese en todo el territorio de la Provincia, la explotación y estudio de vestigios, restos y/o yacimientos referidos en el artículo anterior, sin la correspondiente autorización del Poder Ejecutivo, en la forma y modo que establece la Ley.

Será autoridad de aplicación y ejecución de la presente Ley, la Dirección de Cultura de la Provincia, la que contará con el asesoramiento científico en cada una de las materias por personal dependiente de la misma.

Cada vez que lo considere necesario, conveniente y útil, podrá recurrir al asesoramiento especializado de personal dependiente de la Universidad Nacional u otras Instituciones.

Dentro de este contexto legal el Contratista debe asumir como obligaciones las siguientes restricciones y acciones a desarrollar como parte de este.

- Existirá un profesional arqueólogo durante las obras.
- Queda prohibida la explotación de yacimientos de materiales para la construcción de la Obra en las proximidades de yacimientos arqueológicos.
- Si durante la realización de las tareas de la obra, movimientos de suelos, se hallara material arqueológico (sitios de antiguos asentamientos indígenas o de los primeros colonos, cementerios, reliquias, el contratista deberá suspender transitoriamente los trabajos en el sitio de descubrimiento.
- Deberá colocar un vallado perimetral para delimitar la zona en cuestión y disponer personal de custodia con el fin de evitar los posibles daños, destrucciones o saqueos. Dar aviso a la Inspección, la cual notificará de inmediato lo acontecido a la Autoridad Provincial en materia de Patrimonio Cultural.
- El material descubierto será propiedad del Estado, según la normativa vigente o de la entidad correspondiente.
- El Contratista cooperará y a pedido de la Inspección ayudará a la protección, relevamiento y traslado de esos hallazgos.
- En el caso de material de valor patrimonial resultante de hallazgos realizados durante la fase de Construcción, se deberán implementar las medidas necesarias, entre las cuales se incluyen el control de la erosión, la restauración de elementos estructurales, el desvío del tráfico y la elaboración de mapas del lugar. Otras eventuales medidas son la estabilización

<p>estructural, del suelo y la vegetación, el control de los niveles del agua subterránea, etc.</p> <p>- En caso de hallazgos excepcionales y cuando sea imposible modificar el trazado de la obra se deberá acordar con la Autoridad Provincial competente una excavación de salvamento. La relocalización del patrimonio cultural deberá ser siempre la última alternativa interviniendo en este caso un profesional sociólogo/antropólogo</p>						
Etapa del Proyecto en que se aplica	Construcción	X	Costo Estimado			
	Operación	X				
Ámbito de Aplicación: Área Operativa						
Responsable de la Implementación			Responsable Ambiental del Contratista			
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia			Antes de iniciar los trabajos y luego continuo, durante toda la Obra			
Responsable de la Fiscalización			Unidad Ambiental - DVBA			

6.2.12. PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS Y PLAN DE CONTINGENCIAS

PROGRAMA AMBIENTAL	PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS Y PLAN DE CONTINGENCIAS
<p>Descripción del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Plan de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias que presente el CONTRATISTA deberá considerarse englobado y subordinado a los Planes Generales del COMITENTE. - El CONTRATISTA deberá elaborar el Plan de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias específico para la obra, que formará parte de su OFERTA y deberá ser aprobado por el COMITENTE previo a su implementación. <p>Prevención de Emergencias</p> <p>Como medida prioritaria el CONTRATISTA implementará a través de un supervisor técnico habilitado, una inspección exhaustiva de todos los equipos de involucrados en la construcción de la obra y controlará la vigencia del programa de mantenimiento de todo el equipamiento.</p> <p>El supervisor emitirá cuando corresponda un INFORME DE DEFECTO a partir del cual se organizarán las tareas de reparación necesarias y el reemplazo de elementos defectuosos para minimizar riesgo de emergencias.</p> <p>El supervisor controlará la presencia en obra y el buen acondicionamiento de TODOS los</p>	

PROGRAMA AMBIENTAL

PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS Y PLAN DE CONTINGENCIAS

elementos seguridad y el cumplimiento de TODAS las condiciones de seguridad vinculadas a las tareas de obra.

Plan de Contingencias

Los objetivos del Plan de Contingencias son:

- Minimizar las consecuencias negativas sobre el ambiente, de un evento no deseado.
- Dar rápida respuesta a un siniestro.
- Proteger al personal que actúe en la emergencia.
- Proteger a terceros relacionados con la obra.

Tipos de respuesta

Se consideran tres niveles de respuesta según la gravedad del evento y medios requeridos para resolver la emergencia.

- Nivel 1: Eventos solucionables con recursos disponibles propios.
- Nivel 2: Eventos solucionables con ayuda externa limitada.
- Nivel 3: Eventos solucionables con ayuda externa significativa y que revisten alta gravedad.

Organización para la Emergencia

Según el nivel de gravedad de una emergencia se involucrarán en forma inmediata distintos niveles de acción y decisión, según se presenta en la siguiente figura.

Nivel de Respuesta	Nivel de Decisión	Participan
1	Supervisor Personal de Mantenimiento	Dpto. Mantenimiento
2	Jefe Dto. Seguridad Higiene y Medio Ambiente Jefe de Mantenimiento	Dto. Mantenimiento, Dto. Seguridad Higiene y Medio Ambiente, Apoyo Externo Limitado
3	Gerente	Dpto. Mantenimiento / Dpto. Seguridad Higiene y Medio Ambiente / Dpto. RRHH / Dpto. Administrativo / Dpto. Asuntos Legales Apoyo Externo

Las responsabilidades de cada nivel deberán estar fijadas en los procedimientos de crisis que establezca el CONTRATISTA.

Comunicaciones durante la emergencia

Cuando se recibe un mensaje de alerta o se declara una emergencia, el sistema telefónico o el canal de radio se mantiene inmediatamente abierto solo para atender la misma. Los operadores de turno coordinarán y confirmarán quien toma el control de la emergencia y

PROGRAMA AMBIENTAL		PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS Y PLAN DE CONTINGENCIAS																																																																																																						
<p>procederán a realizar las llamadas de convocatoria de personal y demás avisos previstos. Las comunicaciones de emergencias se centralizan en el operador de turno a:</p>																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">PLAN DE LLAMADAS – TELEFONOS DE EMERGENCIAS</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Teléfono</th> <th colspan="5">Dirección</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>COMITENTE – Oficinas centrales</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>CONTRATISTA – Oficinas centrales</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>COMITENTE – Oficina en obra</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>CONTRATISTA – Oficina en obra</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Hospital</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Policía</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Bomberos</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Municipalidad</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Defensa Civil</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Centro de Control de Emergencia</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Dirección de Medio Ambiente</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr><td>Dirección de Tránsito</td><td></td><td colspan="5"></td></tr> </tbody> </table>							PLAN DE LLAMADAS – TELEFONOS DE EMERGENCIAS								Teléfono	Dirección					COMITENTE – Oficinas centrales							CONTRATISTA – Oficinas centrales							COMITENTE – Oficina en obra							CONTRATISTA – Oficina en obra							Hospital							Policía							Bomberos							Municipalidad							Defensa Civil							Centro de Control de Emergencia							Dirección de Medio Ambiente							Dirección de Tránsito						
PLAN DE LLAMADAS – TELEFONOS DE EMERGENCIAS																																																																																																								
	Teléfono	Dirección																																																																																																						
COMITENTE – Oficinas centrales																																																																																																								
CONTRATISTA – Oficinas centrales																																																																																																								
COMITENTE – Oficina en obra																																																																																																								
CONTRATISTA – Oficina en obra																																																																																																								
Hospital																																																																																																								
Policía																																																																																																								
Bomberos																																																																																																								
Municipalidad																																																																																																								
Defensa Civil																																																																																																								
Centro de Control de Emergencia																																																																																																								
Dirección de Medio Ambiente																																																																																																								
Dirección de Tránsito																																																																																																								
Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	x	Costo Estimado																																																																																																					
	Operación			\$																																																																																																				
Ámbito de Aplicación: En toda la zona de proyecto.																																																																																																								
Responsable de la Implementación:			El CONTRATISTA																																																																																																					
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia:			Antes de iniciar los trabajos y luego continuo durante toda la obra.																																																																																																					
Responsable de la Fiscalización:			Unidad Ambiental -DVBA																																																																																																					

6.2.13. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD E HIGIENE

PROGRAMA AMBIENTAL	SEGUIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD E HIGIENE
<p>Descripción del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Programa General de Seguridad e Higiene que presente el CONTRATISTA, para todas las actividades que desarrolla vinculadas a la obra, se deberá adaptar a los Programas Generales del COMITENTE. - Con respecto a la construcción del proyecto, las acciones a desarrollar por el CONTRATISTA 	

PROGRAMA AMBIENTAL		SEGUIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD E HIGIENE			
<p>para mantener una baja incidencia de accidentes personales y alto grado de seguridad en las instalaciones y procedimientos operativos se sintetizan en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capacitación periódica de empleados y SUBCONTRATISTAS. - Control médico de salud. - Emisión y control de Permisos de Trabajo. - Inspección de Seguridad de los Equipos. - Auditoria Regular de Seguridad de Equipos y Procedimientos. - Programa de Reuniones Mensuales de Seguridad. - Informes e Investigación de Accidentes y difusión de los mismos. - Revisión Anual del Plan de Contingencias de Obra. - Curso de inducción a la seguridad para nuevos empleados. - Curso de inducción a la seguridad para nuevos SUBCONTRATISTAS. - Actualización de procedimientos operativos. - Mantenimiento de Estadísticas de Seguridad propias y de SUBCONTRATISTAS. <p>El supervisor de Higiene y Seguridad del CONTRATISTA controlará periódicamente a todo el personal propio y de los SUBCONTRATISTAS afectados a las tareas aplicando listas de chequeo y emitirá un informe de situación. En el informe se indicarán las acciones pertinentes para efectuar los ajustes necesarios.</p> <p>El supervisor presentará mensualmente un informe técnico destacando la situación, las mejoras obtenidas, los ajustes pendientes de realización y las estadísticas asociadas a la obra.</p> <p>Finalizada la obra, el supervisor incluirá en el informe ambiental final de la obra las estadísticas de Higiene y Seguridad.</p> <p>El cumplimiento de las condiciones exigibles de Higiene y Seguridad por parte del CONTRATISTA será condición necesaria para la aprobación de los certificados de obra. Debe ser puesta en evidencia en los informes y debe notificarse a la ART correspondiente.</p>					
Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	x	Costo Estimado		
	Operación		\$		
Ámbito de Aplicación: En toda la zona de proyecto.					
Responsable de la Implementación:			El CONTRATISTA		



PROGRAMA AMBIENTAL	SEGUIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD E HIGIENE
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia:	Antes de iniciar los trabajos y luego continuo durante toda la obra.
Responsable de la Fiscalización:	Unidad Ambiental - DVBA

6.2.14. PROGRAMA DE CONTROL AMBIENTAL DE LA OBRA

PROGRAMA AMBIENTAL	CONTROL AMBIENTAL DE LA OBRA
<p>Descripción del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El programa de Control Ambiental de la Obra será instrumentado por el responsable de medio ambiente del CONTRATISTA o por terceros calificados designados especialmente. - Durante la etapa de construcción, este programa estará muy ligado al de verificación de cumplimiento de las Medidas de Mitigación. Sin embargo, su espectro de acción debe ser más amplio para detectar eventuales conflictos ambientales eventualmente no percibidos en el Estudio de Impacto Ambiental y aplicar las medidas correctivas pertinentes. - Se confeccionarán listas de chequeo a partir del Estudio de Impacto Ambiental elaborado, con posibilidad de incluir elementos ambientales nuevos. - El supervisor de medio ambiente inspeccionará la obra regularmente para verificar la situación ambiental del proyecto. Deberá evaluar la eficacia de las medidas propuestas para mitigar los impactos negativos y proponer los cambios necesarios cuando lo considere necesario. El objetivo será en todo momento minimizar efectos no deseados vinculados a la obra. - El supervisor de medio ambiente deberá manifestar disposición al diálogo y al intercambio de ideas con el objeto de incorporar opiniones de terceros que pudieran enriquecer y mejorar las metas a lograr. En particular de las autoridades y pobladores locales. - El supervisor de medio ambiente controlará quincenalmente la situación ambiental de la obra aplicando listas de chequeo y emitirá un informe ambiental MENSUAL de situación. - En el informe se indicarán las acciones pertinentes para efectuar los ajustes necesarios. El supervisor incluirá en su Informe Ambiental Mensual todos los resultados del Monitoreo Ambiental, destacando resultados y proponiendo al COMITENTE para su aprobación, los ajustes que crea oportuno realizar. - Finalizada la obra, el supervisor incluirá en el informe ambiental final de la obra los resultados obtenidos en el Programa de Control Ambiental de la Obra y las metas logradas. 	

PROGRAMA AMBIENTAL		CONTROL AMBIENTAL DE LA OBRA				
Etapa de Proyecto en que se Aplica	Construcción	x	Costo Estimado			
	Operación			\$		
Ámbito de Aplicación: En toda la zona de proyecto.						
Responsable de la Implementación:			El CONTRATISTA			
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia:			Continuo durante toda la obra.			
Responsable de la Fiscalización:			Unidad Ambiental - DVBA			

6.2.15. PROGRAMA DE COMUNICACIONES A LA COMUNIDAD

Las autoridades e instituciones locales y la población residente en la zona donde se desarrollará el proyecto deberán ser informadas sobre el objetivo y alcance de este, así como sobre los potenciales impactos, tanto positivos como negativos, que podría generar. También deberá conocer las medidas de manejo que se aplicarán para prevenir, mitigar o compensar los impactos negativos, y potenciar los positivos.

Este plan deberá diseñarse considerando las diferencias de género, edad, grupo étnico y cualquier otra que sea relevante. También deberá contemplar medidas especiales para que también pueda participar la población en condiciones de vulnerabilidad.

PROGRAMA AMBIENTAL	COMUNICACIONES A LA COMUNIDAD
Descripción del Programa:	
<ul style="list-style-type: none"> - El Programa de comunicaciones a la comunidad incluye un conjunto de acciones tendientes a articular el proyecto con el entorno social en que se desenvuelve para minimizar eventuales conflictos que pudieran producirse entre la obra y los intereses sociales de la zona. - El Programa de Comunicaciones será desarrollado por el CONTRATISTA y deberá ser aprobado por el COMITENTE. Será implementado por el responsable de medio ambiente del CONTRATISTA o por terceros calificados designados especialmente. - Las acciones prioritarias por desarrollar son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - Colocar un cartel en cada frente de obra indicando: Nombre del Proyecto, nombre del COMITENTE, nombre del CONTRATISTA, sus direcciones y teléfonos. - Establecer un procedimiento de comunicación formal y documentado, que facilite la 	

PROGRAMA AMBIENTAL

COMUNICACIONES A LA COMUNIDAD

comunicación con la sociedad y al mismo tiempo permita recibir sus opiniones, sugerencias o reclamos relacionados con el desarrollo de la obra. ATENCIÓN DE PETICIONES, QUEJAS Y RECLAMOS Se deberá diseñar un mecanismo que permita recibir y responder con eficiencia y rapidez las peticiones, quejas o reclamos que se pueden suscitar en cualquiera de las etapas del ciclo del proyecto. El mismo deberá garantizar la transparencia y la privacidad de las personas y será consensuado con la población local. Toda la población deberá estar informada sobre la existencia de este mecanismo, la manera de presentar una petición, queja o reclamo, y el tiempo y la forma en que recibirá una respuesta. Se divulgará periódicamente los resultados de los casos atendidos. Este proceso se utilizará como vía de retroalimentación del proyecto y para mejorar sus prácticas.

- Planilla de reclamos y Procedimiento de recepción

PLANILLA DE CONSULTAS / INQUIETUDES Y SUGERENCIAS									
Nombre del Proyecto:			OFICINA DE GESTIÓN SOCIAL ATENCIÓN AL CIUDADANO						
FECHA									
DD	MM	AA							
CIUDADANO QUE SOLICITA INFORMACIÓN O HACE RECLAMO									
NOMBRE			ORGANIZACIÓN :						
DIRECCIÓN BARRIO			/				TELÉFONO:		
TIPO DE SOLICITUD									
QUEJA		RECLAMOS		SUGERENCIA		SOLICITUD		OTRA	
FORMA SOLICITUD									
PERSONAL		ESCRITO			TELEFÓNICO		OTRO		
DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO									

VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO (PLAZO POSIBLE DE RESOLUCIÓN):				
Detalle de las acciones realizadas	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4

**PROGRAMA AMBIENTAL****COMUNICACIONES A LA COMUNIDAD**

- Realizar consultas a los directamente relacionados con el desarrollo del proyecto (comunidades locales) respecto de la obra y sus alternativas de ejecución, con el propósito de incorporar sus observaciones al proceso de toma de decisiones y de esta manera minimizar el riesgo de conflictos sociales.
- Comunicar a las autoridades, vecinos, comercios importantes, empresas u organismos que posean instalaciones próximas a la obra, con la suficiente anticipación a las obras que se ejecutarán en los días subsiguientes.
- Comunicar con anticipación a los posibles afectados o a las autoridades pertinentes aquellas acciones de la obra que pudieran generar conflictos con actividades de terceros. La notificación podrá realizarse telefónicamente y registrarse en un libro para su seguimiento.

Presentaran un Cronograma De Tareas abarque todas las acciones vinculadas al Proyecto y que deberá ser dado a conocer mediante transparente ubicado en las reparticiones públicas más relevantes y/o sucursales de servicios a fin de que los vecinos puedan organizar su trabajo cotidiano.

El cronograma deberá ir acompañado de un croquis en el que se ubicará la zona de realización de tareas y el Programa de contingencias en cortes de calles. El mismo deberá ser dado a conocer con 48 hs de anticipación al inicio de tareas puntuales. A su vez se procederá al vallado y señalización de desvíos acorde con las normas de Seguridad de la DVBA. En el mismo se determinará una Línea de Atención gratuita para consultas de los vecinos y /o presentación de quejas que será atendido por personal de la Supervisión y cuyo número será dado a conocer en las carteleras en las que se exponga el Cronograma de Tareas.

- Notificar mensualmente a las autoridades locales y provinciales del avance de la obra y lo programado para el mes siguiente.

Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	x	Costo Estimado			
	Operación		\$			

Ámbito de Aplicación: En todo el frente de obra.

Responsable de la Implementación:

El CONTRATISTA

Periodicidad/ Momento/ Frecuencia:

Durante toda la obra.

Responsable de la Fiscalización:

Unidad Ambiental - DVBA

6.2.16 Programa Prevención de Enfermedades Infecciosas en el Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)

Será el objetivo de Higiene, Seguridad, Salud, plan para COVID -19 y Protección del Medio Ambiente de la empresa adjudicataria de las obras establecer como prioridad fundamental, las condiciones de trabajo y prácticas seguras para todo el personal, clientes, proveedores y terceros, proponiendo a través de todos los niveles, la acción constante y sistemática a fin de evitar accidentes y perjuicios ambientales. La responsabilidad de la prevención de accidentes, siniestros, salud ocupacional y cuidado del medio ambiente será una función propia e indelegable de todas y cada una de las personas que forman parte de la empresa. La empresa asumirá el compromiso constante de hacer cumplir el protocolo contra COVID-19, establecer y mantener un ambiente de trabajo seguro y saludable mediante una activa participación de la Dirección de la Empresa, para evitar cualquier impacto negativo sobre la seguridad y salud de sus trabajadores, clientes y medio ambiente, transmitiendo y exigiendo a las Empresas Subcontratistas la misma filosofía.

PROGRAMA AMBIENTAL	Prevención de Enfermedades Infecciosas en el Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)
<p>Con el fin de prevenir posibles afectaciones sobre la salud de los operarios y contagios en relación con el COVID-19, la Contratista será responsable de la creación, ejecución, monitoreo y cumplimiento de un "Programa de Prevención de Enfermedades Infecciosas en el Ámbito Laboral". Este deberá contener como mínimo los siguientes lineamientos.</p> <p>Desplazamiento desde y hacia el lugar de trabajo:</p> <p>Se buscará promover en los trabajadores la utilización de transporte pago por la empresa, o de vehículos particulares para empleados.</p> <p>Fomentar el uso de bicicletas, así como caminar en caso de ser posible para el trabajador.</p> <p>Concientización acerca de la higiene de manos antes, durante y después de los desplazamientos, así como la utilización elementos de higiene personal, como alcohol en gel y tapabocas o barbijo).</p> <p>Promover la limpieza frecuente de ropa y calzado.</p> <p>Ante síntomas compatibles con COVID19 (fiebre, dolor de garganta, tos, dificultad respiratoria, perdida del olfato y pérdida del gusto), no utilizar transporte público.</p> <p>Ingreso al sitio de obra:</p> <p>Se deben establecer horarios de entradas y salidas de los trabajadores, tanto en el ingreso y el egreso, como en los descansos.</p> <p>Al ingreso, se tomará la temperatura de todos los empleados con la utilización de un termómetro infrarrojo). El personal que lo realice deberá contar con todos los Elementos de</p>	



PROGRAMA AMBIENTAL

**Prevención de Enfermedades Infecciosas en el
Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)**

Protección Personal (EPP) necesarios. Si alguien presenta fiebre ($>37,5^{\circ}\text{C}$) o signos respiratorios, se debe impedir su ingreso y activar el protocolo de aislamiento.

Luego de tomar la temperatura, se deberá administrar alcohol en gel y controlar el uso adecuado de tapabocas.

Al finalizar el control de ingreso de cada turno, se procederá a desinfectar toda la zona y se eliminarán todos los elementos de seguridad descartables usados.

Elementos de Protección Personal (EPP):

En adición a los EPP provistos por el contratista de acuerdo con los procedimientos de trabajo definidos, y en función a los riesgos de trabajo de cada puesto de trabajo, se agregarán los siguientes, que serán de uso obligatorio:

Barbijo casero o tapaboca.

Guantes acordes a cada actividad y con resistencia a la rotura, solo si es necesario por la actividad laboral, debiendo estimular la higiene de las manos.

Protección facial o anteojos de seguridad según el caso, solo si es necesario para la actividad laboral.

Ropa de trabajo, acorde a la tarea (mangas largas) y se deberá incrementar su frecuencia de lavado.

Desarrollo de las tareas:

Distanciamiento social:

la distancia interpersonal mínima es de 2 metros, y no puede haber más de una persona cada 1,5 m².

Se deben evitar saludos de contacto. Las actividades no esenciales, reuniones y/o eventos deberán ser cancelados.

Higiene personal:

Disponer de alcohol en gel en todos los sectores y puestos de trabajo, fomentando la importancia del correcto lavado de manos, evitando llevarse estas a la cara.

Al estornudar o toser, hacerlo en el pliegue del codo.

No se deben compartir utensilios ni elementos personales.

Otros aspectos:

Para el caso de almuerzos, cenas, descansos, etc., se deberá mantener el distanciamiento social detallado anteriormente.

En caso de visita externa, esta deberá comunicar si existe riesgo de contagio por proximidad



PROGRAMA AMBIENTAL

**Prevención de Enfermedades Infecciosas en el
Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)**

con enfermos o por haber estado en zonas clasificadas como de riesgo.

Promover el uso individual de computadoras y teléfonos fijos y móviles.

Identificar a 1 persona por sector que se convierta en el referente, con el objetivo de que se cumplan las normas básicas y que explique a sus compañeros la importancia de cumplirlas.

Fortalecer la instancia de autoreporte en caso de aparición de síntomas en el trabajo.

Los empleados mayores de 60 años deberán, prioritariamente, hacer uso de licencia laboral, o desarrollar sus tareas a distancia.

Tratamiento de caso sospechoso:

Pasos a seguir.

Con el fin de prevenir posibles afectaciones sobre la salud de los operarios y contagios en relación con el COVID-19, la Contratista será responsable de la creación, ejecución, monitoreo y cumplimiento de un "Programa de Prevención de Enfermedades Infecciosas en el Ámbito Laboral". Este deberá contener como mínimo los siguientes lineamientos.

Desplazamiento desde y hacia el lugar de trabajo:

Se buscará promover en los trabajadores la utilización de transporte pago por la empresa, o de vehículos particulares para empleados.

Fomentar el uso de bicicletas, así como caminar en caso de ser posible para el trabajador.

Concientización acerca de la higiene de manos antes, durante y después de los desplazamientos, así como la utilización elementos de higiene personal, como alcohol en gel y tapabocas o barbijo).

Promover la limpieza frecuente de ropa y calzado.

Ante síntomas compatibles con COVID19 (fiebre, dolor de garganta, tos, dificultad respiratoria, perdida del olfato y pérdida del gusto), no utilizar transporte público.

Ingreso al sitio de obra:

Se deben establecer horarios de entradas y salidas de los trabajadores, tanto en el ingreso y el egreso, como en los descansos.

Al ingreso, se tomará la temperatura de todos los empleados con la utilización de un termómetro infrarrojo). El personal que lo realice deberá contar con todos los Elementos de Protección Personal (EPP) necesarios. Si alguien presenta fiebre (>37,5°C) o signos respiratorios, se debe impedir su ingreso y activar el protocolo de aislamiento.

Luego de tomar la temperatura, se deberá administrar alcohol en gel y controlar el uso adecuado de tapabocas.



PROGRAMA AMBIENTAL

**Prevención de Enfermedades Infecciosas en el
Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)**

Al finalizar el control de ingreso de cada turno, se procederá a desinfectar toda la zona y se eliminarán todos los elementos de seguridad descartables usados.

Elementos de Protección Personal (EPP):

En adición a los EPP provistos por el contratista de acuerdo con los procedimientos de trabajo definidos, y en función a los riesgos de trabajo de cada puesto de trabajo, se agregarán los siguientes, que serán de uso obligatorio:

Barbijo casero o tapaboca.

Guantes acordes a cada actividad y con resistencia a la rotura, solo si es necesario por la actividad laboral, debiendo estimular la higiene de las manos.

Protección facial o anteojos de seguridad según el caso, solo si es necesario para la actividad laboral.

Ropa de trabajo, acorde a la tarea (mangas largas) y se deberá incrementar su frecuencia de lavado.

Desarrollo de las tareas:

Distanciamiento social: la distancia interpersonal mínima es de 2 metros, y no puede haber más de una persona cada 1,5 m².

Se deben evitar saludos de contacto. Las actividades no esenciales, reuniones y/o eventos deberán ser cancelados.

Higiene personal: disponer de alcohol en gel en todos los sectores y puestos de trabajo, fomentando la importancia del correcto lavado de manos, evitando llevarse estas a la cara.

Al estornudar o toser, hacerlo en el pliegue del codo.

No se deben compartir utensilios ni elementos personales.

Otros aspectos:

Para el caso de almuerzos, cenas, descansos, etc., se deberá mantener el distanciamiento social detallado anteriormente.

En caso de visita externa, esta deberá comunicar si existe riesgo de contagio por proximidad con enfermos o por haber estado en zonas clasificadas como de riesgo.

Promover el uso individual de computadoras y teléfonos fijos y móviles.

Identificar a 1 persona por sector que se convierta en el referente, con el objetivo de que se cumplan las normas básicas y que explique a sus compañeros la importancia de cumplirlas.

Fortalecer la instancia de autoreporte en caso de aparición de síntomas en el trabajo.



PROGRAMA AMBIENTAL

**Prevención de Enfermedades Infecciosas en el
Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)**

Los empleados mayores de 60 años deberán, prioritariamente, hacer uso de licencia laboral, o desarrollar sus tareas a distancia.

Tratamiento de caso sospechoso:

Pasos a seguir

Avisar al Responsable de Higiene y Seguridad en el Trabajo en el momento de la situación.

Asistir al trabajador que presente síntomas compatibles con COVID-19 al Departamento de Higiene y Seguridad o Guardia y Supervisor (el personal que lo asista deberá utilizar barbijo quirúrgico, gafas protectoras, máscara facial, guantes y mameluco sanitario).

Aislar al trabajador. Se ubicará gazebo sanitario cerrado u otro espacio destinado para aislamiento con el objetivo de anular el contacto personal con otros trabajadores.

Informar sobre la situación al área correspondiente en el lugar de trabajo. (supervisores, líderes, jefes).

Solicitar al trabajador que identifique a las personas con las que tuvo contacto.

Organizar el traslado del trabajador.

En caso de resultar COVID positivo

Dar aviso inmediato y formal a las autoridades sanitarias competentes jurisdiccionales.

Aislar inmediatamente a los trabajadores con los que tuvo contacto el trabajador positivo.

Ejecutar inmediatamente un procedimiento especial e integral de limpieza y desinfección total que permita reiniciar la producción en el menor plazo posible.

Previo a retomar las actividades, se deberá informar a los trabajadores sobre las acciones y medidas tomadas en consecuencia, para transmitir tranquilidad y serenidad a los mismos.

Comunicación interna y capacitación:

Comunicación

La Contratista realizará la concientización y difusión general de la enfermedad a través de comunicación vía correo electrónico, grupos internos de difusión WhatsApp o personalmente por cartelería dispuesta en el obrador o frente de trabajo. Es obligación de la Contratista colocar a vista de los trabajadores y en todos los sectores posibles el Procedimiento de Higiene y Seguridad en el Trabajo adoptado por la empresa.

Capacitación

Al inicio de las tareas, personal de Higiene y Seguridad o encargados del sitio, oficina o



PROGRAMA AMBIENTAL

**Prevención de Enfermedades Infecciosas en el
Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)**

frente de trabajo, deben abordar el tema de cuidados preventivos ante la situación de contingencia de coronavirus COVID-19, incluyendo pautas de higiene, pautas para el traslado, y otras pautas delineadas en el protocolo o normativa aplicable.

Sistemas de gestión de Higiene y Seguridad Ocupacional:

Como parte de sus tareas, el Departamento de Seguridad e Higiene debe asegurar el cumplimiento normativo mediante un barrido frecuente de la normativa dictada en todos los niveles jurisdiccionales relevantes, y su incorporación a los procedimientos y sistemas de gestión de higiene, salud, y seguridad ocupacional.

Los responsables del Sistema de Gestión de Higiene, Salud y Seguridad Ocupacional deberán realizar una evaluación frente a las situaciones de riesgo frente a la emergencia sanitaria, para adaptar los procedimientos.

Implementar procedimientos de trabajo acorde a estas nuevas situaciones de riesgo

Capacitar a los trabajadores en los nuevos procedimientos.

Realizar y documentar controles de estado, stock y reposición de EPP y kits de desinfección e higiene.

Garantizar provisión de EPP y kits de desinfección e higiene de acuerdo con la demanda.

Garantizar que los elementos y sustancias utilizados para la higienización y desinfección no sean incompatibles con otras sustancias, equipos o instalaciones (ej.: uso de lavandina y su potencial corrosivo) presentes en el ambiente de trabajo, evitando incidentes potencialmente graves

Se deberán implementar protocolos de actuación en casos de emergencia.

Se deberán implementar controles médicos y sanitarios al personal, para detectar todo posible síntoma de contagio, y activar protocolos de emergencia.

Agregado de vacunación contra gripe estacional al esquema de vacunación de empleados. Control de calendarios de vacunación

Capacitación en recomendaciones ergonómicas para el trabajo a distancia

Mecanismo de atención a consultas y reclamos

Asegurar a los empleados el derecho de reportar situaciones laborales donde consideren que no están dadas las situaciones de higiene y seguridad apropiadas, y el derecho de ser eximidos, con justificación razonable, de tareas que presenten un riesgo inminente y serio a su vida o salud, sin acciones punitivas derivadas de esa eximición.

Asegurar un mecanismo accesible para plantear las inquietudes laborales de los empleados. Particularmente, asegurar que las mujeres trabajadoras no se sientan desincentivadas o temerosas a plantear sus inquietudes. Es importante que las mujeres

PROGRAMA AMBIENTAL

**Prevención de Enfermedades Infecciosas en el
Ámbito Laboral (con foco en COVID-19)**

sepan que existe un canal confiable donde reportar temas de discriminación por género, acoso sexual, violencia de género en la fuerza laboral, etc.

Contar con un procedimiento específico que clarifique cómo proceder en caso de recibir un reclamo por discriminación por género, acoso sexual, violencia de género en la fuerza laboral, o problemática relacionada. Como parte del procedimiento instrumentar medidas para garantizar la protección de las trabajadoras denunciantes y el acompañamiento legal en caso de ser necesario.

Comunicación externa y con la comunidad:

La comunicación externa y relación con la comunidad debe hacer foco en las medidas que están siendo implementadas para salvaguardar tanto a los empleados como a la comunidad, atendiendo todos los aspectos que puedan ser de preocupación para la comunidad (por ejemplo, el uso de trabajadores provenientes de otros sitios, o el riesgo que los trabajadores puedan generar en la comunidad).

Monitoreo y cumplimiento

Indicadores

Número de trabajadores positivos de COVID-19

Monitoreo

Planillas de registro de temperatura al ingreso y egreso del horario laboral.

Planillas de entrega de EPP.

Etapas de Proyecto en que se Aplica	Construcción	x	Costo Estimado			
	Operación			\$		

Ámbito de Aplicación: En todo el frente de obra.

Responsable de la Implementación:	EI CONTRATISTA
Periodicidad/ Momento/ Frecuencia:	Durante toda la obra.
Responsable de la Fiscalización:	Unidad Ambiental - DVBA



6.2.17. PROGRAMA DE RESTAURACION AMBIENTAL

PROGRAMA AMBIENTAL	RESTAURACIÓN AMBIENTAL CIERRE DE LA OBRA					
<p><u>Descripción del Programa:</u></p> <p>Uno de los principales problemas que se presentan al finalizar la ejecución de una obra, es el estado de deterioro ambiental y paisajístico de las áreas ocupadas por las actividades constructivas y/o instalaciones provisionales de la obra.</p> <p>Este deterioro se produce principalmente por la generación de residuos sólidos y/o líquidos, afectación de la cobertura vegetal, contaminación de suelos y cursos de agua, entre otros.</p> <p><u>Objetivo:</u></p> <p>Propiciar la recuperación del ambiente afectado por el proyecto, reponiendo en la medida posible el capital natural y los servicios ecosistémicos para su disfrute y aprovechamiento por parte de la sociedad.</p> <p><u>Acciones:</u></p> <p>El Contratista debe realizar la limpieza general de las zonas utilizadas en la construcción de la ruta; es decir, que por ningún motivo se permitirá que El Contratista deje en las zonas adyacentes a la misma, material sobrante de la construcción del pavimento (afirmado, asfalto, etc.); así como, residuos generados en la construcción de las demás estructuras proyectadas (gravas, arenas, residuos de concreto, etc.). Además, se debe cumplir con las siguientes medidas:</p> <p>Entre las actividades a realizar por El Contratista para la restauración de las áreas tenemos las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todo suelo contaminado con derrames de residuos de combustibles y/o lubricantes, será removido, ya sea de forma manual o mecánica, hasta una profundidad de 10 cm. por debajo del suelo contaminado; este material debe ser dispuesto en los depósitos de material excedentes de obra, siguiendo los procedimientos indicados en la normativa de gestión de residuos especiales. - Se procederá al escarificado y nivelado general del área, cuidando de no dejar depresiones o cualquier otra alteración del suelo circundante. <p>Toda el área intervenida para las instalaciones será restaurada a las condiciones ambientales iniciales o mejoradas. Debe entenderse por restauración ambiental al proceso consistente en reducir, mitigar e incluso revertir en algunos casos, los daños producidos en el medio físico para volver en la medida de lo posible a la estructura, funciones, diversidad y dinámica del ecosistema original. Para ello deben restituirse las condiciones originales y corregirse los de impactos medioambientales ocasionados por la actuación llevada a cabo en el entorno.</p>						
Etapa del	Construcción	X	Costo			

Proyecto en que se aplica	Operación		Estimado			
Ámbito de Aplicación: Área Operativa						
Responsable de la Implementación			Responsable Ambiental del Contratista			
Periodicidad/Momento/ Frecuencia			Al finalizar la obra			
Responsable de la Fiscalización			Unidad Ambiental - DVBA			

Mecanismo de quejas y reclamos

Introducción

El sistema de reclamos vigente en la República Argentina comprende reclamos ante la Administración (Poder Ejecutivo) y ante los tribunales de Justicia (Poder Judicial). A estas instancias se suma la posibilidad de presentar reclamos ante el Defensor del Pueblo de la Nación (Ombudsman), designado por el Poder Legislativo. En cuanto se refiere a las reclamaciones por un acto administrativo, éstas pueden canalizarse a la entidad de competencia de la Administración. En todos los casos, resulta de aplicación la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos aprobada por Ley 19.549 y su reglamento. Por actos administrativos emanados de la Dirección de Vialidad de Buenos Aires (DVBA), cualquier reclamo podrá ser realizado frente al Ministerio de Transporte de la Nación, dependiendo del caso.

Este procedimiento es general, emana de la ley nacional de procedimientos administrativos y es aplicable a cualquier otro acto de la administración pública. Del mismo modo, un particular podrá recurrir directamente ante sede judicial, aplicándose el sistema general vigente en el país con base en lo previsto por la Constitución Nacional. Al respecto, todo conflicto entre partes adversas debe ser resuelto por un juez imparcial en base a las reglas de competencia.

Paralelamente, podrán presentarse reclamos ante la Defensoría del Pueblo de la Nación quien tiene la obligación de darle trámite y resolverlo. Para ello, podrá realizar los pedidos de información que se consideren pertinentes para luego emitir una recomendación al respecto. Además de las vías legales anteriormente descritas, el Proyecto contará con un mecanismo de Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias particular para este proyecto a disposición de las partes afectadas y la comunidad en general.

El objetivo del Mecanismo es el de proporcionar a la población un proceso accesible y eficaz para presentar quejas, reclamaciones y/o preocupaciones que puedan surgir sobre las actividades del Proyecto y atender oportunamente los requerimientos de la población afectada.

Se destaca que la Casa central de la Dirección de Vialidad Nacional se encuentra alejada de la zona de la Obra de la RP 1003 (Ezeiza-Cañuelas), en Avenida 122 N.º 825, entre 48 y 49 de la

ciudad de La Plata (CPA B1900CTE), capital de la provincia de Buenos Aires. Su teléfono es: Conmutador: (0221) 421-1161/69

Principios del sistema de gestión de reclamos

El Proyecto contará con un sistema de gestión de retroalimentación/reclamos que comprende su entrada/recepción, análisis, monitoreo, resolución y retorno al ciudadano.

Los principios que observará el sistema:

- (i) El sistema de gestión de interacción/reclamos contará con mecanismos acordes con el contexto local y las características socioculturales de los grupos involucrados del Proyecto, con especial consideración y respeto a los grupos más vulnerables.
- (ii) Los procedimientos para reclamar, el proceso que seguirá, el plazo y los mecanismos de resolución serán ampliamente difundidos para su conocimiento por los interesados y reclamantes.

En todos los casos se llevará un registro de la recepción, análisis y resolución de reclamos y conflictos. La asequibilidad de la resolución para los reclamantes será prioridad en la obra.

Principios del mecanismo

De manera general, el Mecanismo seguirá los siguientes lineamientos:

- Proporcional: el Mecanismo tendrá en cuenta de manera proporcional el nivel de riesgo y los posibles impactos negativos en las zonas afectadas.
- Culturalmente apropiado: el Mecanismo está diseñado para tener en cuenta las costumbres locales de la zona.
- Accesible: el Mecanismo está diseñado de una manera clara y sencilla para que sea comprensible para todas las personas. No habrá ningún costo relacionado con el mismo.
- Anónimo: el demandante puede permanecer en el anonimato, siempre y cuando no interfiera con la posible solución a la queja o problema. El anonimato se distingue de la confidencialidad en que es una denuncia anónima, no se registran los datos personales (nombre, dirección) del demandante.
- Confidencial: el proyecto respetará la confidencialidad de la denuncia. La información y los detalles sobre una denuncia confidencial sólo se comparten de manera interna, y tan sólo cuando sea necesario informar o coordinar con las autoridades.
- Transparente: el proceso y funcionamiento del Mecanismo es transparente, previsible, y fácilmente disponible para su uso por la población.

Instancias de la resolución de reclamos

La resolución de reclamos se realizará por medio de tres instancias:

Contratista/Fiscalización. La Contratista estará a cargo de los reclamos que surgieran durante la etapa constructiva causados por riesgos o impactos propios de la construcción. Incluyen

molestias para el tránsito, riesgos de accidentes; riesgo de contaminación de cursos superficiales y/o acuíferos; alteración del caudal o dirección de la corriente de aguas superficiales y/o subterráneas; riesgo de contaminación del suelo; eliminación de la cobertura vegetal; riesgo de atropello de animales, entre otros. En la etapa operativa, la Contratista será el responsable primario de la recepción de quejas, reclamos y Sugerencias

Instancia Interna en la DVBA. Si la resolución no fuese posible luego de los análisis de la Contratista se remitirá a la DVBA para su análisis y resolución.

Instancia externa a la DVBA. Para el caso en el que la queja no pueda manejarse en el ámbito de la obra, el o la interesada podrá exponer su reclamo en sede administrativa, ante la Defensora del pueblo y/o ante los Tribunales de Justicia de la Provincia de Buenos Aires

Gestión de Reclamos.

El Mecanismo deberá contar con una herramienta eficiente para la recolección, el seguimiento y la notificación de las quejas. El proceso se documentará mediante un registro de quejas (en un archivo físico y en una base de datos). El procedimiento se inicia con la presentación de la denuncia (de manera oral o escrita) por el demandante. El proceso termina con el cierre y la conformidad en la resolución de ambas partes (el demandante y el Proyecto). A continuación, se ilustra y se describe de manera más específica todo el procedimiento.

Recepción y registro de reclamos

Se dispondrá de los siguientes mecanismos:

- Recepción de notas presentadas e ingresadas a la DVBA a fin de su registro, las que son sustanciadas y motivan las respuestas pertinentes con intervención de las áreas competentes
- Instalación de un buzón de reclamos en el frente de obra.
- Dirección de correo electrónico de un responsable en obra a designar
- Recepción de quejas y reclamos ingresando a través del formulario web que se encontrará alojado en la página web del Contratista y creado al efecto, cuyo enlace estará indicado en el Cartel de Obra: [https:// Contratista.com.ar/reclamos-y sugerencias/](https://Contratista.com.ar/reclamos-y-sugerencias/). Estos mecanismos serán informados y regularmente publicitados (folletos, carteles, espacios de referencia comunitarios, etc.) y estarán siempre disponibles para cualquier parte interesada que quisiera acercarse a un reclamo

Evaluación de reclamos

En caso de que se trate de un reclamo relacionado con la obra, el mismo será considerado y respondido por la Contratista o la DVBA. En caso de que el reclamo o la queja sean rechazadas, el reclamante será informado de la decisión y de los motivos de esta. Para ello, se brindará información pertinente, relevante y entendible de acuerdo con las características socioculturales del reclamante.

Los reclamos recibidos serán categorizados de acuerdo con lo siguiente:



No admisible: Las quejas o reclamaciones que no cumplan con uno o más de estos requisitos:

- No está directamente relacionado con la obra, sus contratistas o subcontratistas.
- Su naturaleza excede el ámbito de aplicación del mecanismo de quejas presente.
- No hay una causa real de la acción.
- Hay otros mecanismos formales e instituciones para presentar la queja.
- Relacionadas con temas laborales deben ser dirigidas a las instancias correspondientes de la empresa constructora.

Importancia baja: Esta categoría corresponde a las quejas que no requieren resolución, sino que sólo requieren información o una cierta clarificación que debe facilitarse al demandante. Esta categoría incluye quejas que han sido previamente evaluadas y recibieron una respuesta definitiva del Programa.

Mediana importancia: Las quejas y reclamaciones relacionadas con la salud, el medio ambiente, el transporte, y los contratistas y subcontratistas.

Alta importancia: Incluye las quejas relacionadas con la seguridad del personal, así como de aquellos relacionadas con la salud y seguridad de los frentistas de obra. En función a la importancia de la queja será canalizada para su atención.

- Dentro de un plazo no superior a siete días hábiles, el responsable social de la contratista o la dependencia de la DVBA en que se registre la queja tendrá que evaluar la documentación presentada por el demandante
- Cuando sea posible, si se requiere información adicional para la correcta evaluación de la queja, el responsable de la gestión ambiental y social se pondrá en contacto con el demandante en un plazo máximo de diez días hábiles, para obtener la información necesaria.
- Una vez que la queja es completada y revisada, el personal del Proyecto procede a registrar la queja y enviar copia de esta a la DVBA.
- El expediente deberá incluir, junto a la queja, un resumen de estar realizado por el Contratista con el nombre de la persona que la recibió y la procesó.
- La información de registro se actualizará periódicamente para reflejar el estado actual del caso hasta que la queja se haya resuelto definitivamente.

Respuesta a reclamos

Los reclamos de importancia baja serán atendidos en un plazo máximo de 30 días calendario, los reclamos de importancia media serán atendidos en un plazo de 15 días calendario y los reclamos de importancia alta serán atendidos en un plazo máximo de 7 días calendario. En todos los casos, se redactará un acta de atención de queja que será suscrita por la persona que presentó la queja en conformidad de la atención de esta. La DVBA o la contratista sistematizará los

registros de queja y las actas de atención de estas. La información que se brinde será relevante y entendible de acuerdo con las características socioculturales de quien consulta.

Solución de conflictos

En caso de que no haya acuerdo entre la DVBA/Contratista y quien realizó la inquietud, sea por una inquietud rechazada o por no llegar a un acuerdo en la solución para implementar, se arbitrarán los medios y el esfuerzo para alcanzar un acuerdo conjunto entre las partes. Para el caso en el que la queja no pueda manejarse en el ámbito de la obra, el o la interesada podrá exponer su reclamo en sede administrativa, ante la Defensora del pueblo y/o ante los Tribunales de Justicia de la Provincia de Buenos Aires. La DVBA/Contratista deberá asegurarse de que la atención de reclamos y la resolución de conflictos se lleven a cabo de una manera adecuada y amplia. Asimismo, será el/la encargado/a de supervisar el proceso, detectando desvíos y asegurando su solución.

Seguimiento y documentación

La DVBA/Contratista será responsable de mantener una base de datos actualizada con toda la documentación e información relacionada con las quejas que se presenten. Este equipo también es responsable de dar seguimiento al proceso de tramitación de las quejas, en coordinación con las áreas involucradas, y de facilitar la participación del demandante en el proceso. Un formulario de seguimiento se completará para cada caso. Una vez que se alcance un acuerdo, el equipo de gestión social es responsable de dar seguimiento para confirmar que las medidas de resolución correspondientes se están aplicando.

El registro de quejas deberá demostrar que todas estas acciones y los procesos se llevan a cabo. En él se recogerán:

- Fecha en que la queja fue registrada;
- Persona responsable de la queja;
- Información sobre las medidas correctivas propuestas/comunicadas por el demandante (si procede);
- Fecha en que la queja se cerró; y
- Fecha de la respuesta fue enviada al denunciante.

Plazos

Todas las quejas deben ser registradas y su propuesta de solución debe ser comunicada al/ la interesada dentro de un plazo de 30 días.

Información complementaria al mecanismo de quejas

Complementariamente a los mecanismos específicos de recepción de quejas, reclamos y sugerencias que se implementen con relación al proyecto "Repavimentación de calzada y banquetas en R.P. N° 1003", la Dirección de Vialidad provincial (DVBA) mantiene un sitio web (<http://www.vialidad.gba.gov.ar>), donde presenta alternativas de contacto con el público en general a través de:

- una línea de teléfono: (0221) 421-1161/69
- una dirección de correo electrónico para consultas y sugerencias: vialidad@vialidad.gba.gov.ar
- redes sociales: twitter @VialidadBA

También dentro del sitio web de la DVBA, hay una solapa referida a Participación Pública, donde actualmente se encuentran la información referida al proceso de "Participación Significativa" desarrollado para las obras de la RP N°6, también financiada por el BID. <http://www.vialidad.gba.gov.ar/indexprincipal.php?p=participacionpublica>

Se recomienda incluir en esta página el mecanismo de quejas, reclamos y sugerencias para el nuevo conjunto de obras.

CONCLUSIONES

El Proyecto implica una mejora sustancial de la conectividad vial regional, específicamente de un sector al sudoeste del AMBA

Los impactos ambientales serán en general negativos de moderada a baja intensidad en la etapa de Construcción. Estos son, en su gran mayoría, temporales, reversibles y mitigables, con buenas prácticas de obra, y debido a que las obras se realizarán dentro del área del derecho de vía de la ruta existente. No obstante, dado el grado de urbanización del área de influencia directa del proyecto, se ocasionarán molestias a la población y la circulación vial y peatonal de significación

En efecto, como resultado de la Evaluación de Impacto Ambiental, se comprueba la importancia de los impactos ambientales negativos en la Etapa de Construcción (-40 %), temporarios y reversibles, así como la necesidad de intervenir, con medidas mitigatorias durante dicha etapa.

Los impactos negativos están relacionados con las acciones que afectan factores tales como movimiento de suelos, calidad del aire, por generación de polvo y ruido, y los cortes y desvíos del tránsito.

Durante la obra se tomarán las medidas de mitigación adecuadas tales como cercados, señalización y aplicación de medidas de seguridad e higiene laboral. La demanda de mano de obra tendrá impactos positivos en la generación de empleos en la región y fuentes de ingresos locales, aunque moderada. Por esto, no se considera que vayan a generarse movimientos poblacionales o migratorios de importancia que requieran la adopción de medidas mitigatorias complementarias, tales como provisión de viviendas u otros equipamientos durante las obras.

En la Etapa de Operación la evaluación es altamente positiva y de un 63 % debido a los objetivos del proyecto, la ausencia de requerimiento de utilización de recursos naturales para el funcionamiento del sistema y los altísimos impactos positivos en cuanto a disminución de riesgo de accidentes, el mejoramiento de un aspecto importante de la calidad de vida de la población del área sudeste del Partido de Merlo, su desarrollo urbano, la conectividad y movilidad urbana del mismo.

ANEXO: PLAN DE SOSTENIMIENTO DE INGRESOS

Proyecto:
AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL Nº 1003
TRAMO: RP Nº 21 - RP Nº 17.
LONGITUD: 7,0 km.
PARTIDOS de Merlo y Morón.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES
REPÚBLICA ARGENTINA

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

PSI: PLAN DE SOSTENIMIENTO DE INGRESOS

ESIAS: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

OP: POLITICA OPERATIVA

BID: BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PGAyS: PLAN DE GESTION AMBIENTAL Y SOCIAL

DVBA: DIRECCION DE VIALIDAD PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RP: RUTA PROVINCIAL

MARRC: MECANISMO DE ATENCION DE RECLAMOS, SUGERENCIA Y RESOLUCION DE CONFLICTOS.

SISC: SISTEMA INFORMATICO DE SEGUIMIENTO DE CASOS

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene la versión final del Plan Sostenimiento de Ingresos-integrado al Estudio de Impacto Ambiental y Social (EslIAS) del Proyecto RP 1003 – Pavimentación, Duplicación de Calzada y Colectoras, Tramo: RP N° 21- Estación Merlo Gómez, Provincia de Buenos Aires. El mismo da cumplimiento a la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario (OP-710) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y a la OP-703 Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias.

A partir de relevamientos expeditivos a lo largo de la traza de la RP1003 se pudieron identificar actividades económicas que implican un uso irregular de la zona de camino y que serán desplazadas porque el lugar que ocupan hoy en las banquetas, una vez implementado el proyecto, será ocupado por la calzada de la RP1003.

Estas actividades son: i) puestos de venta callejera principalmente de comidas; y ii) locales comerciales que venden y exhiben sus productos y/o servicios, usando con sus artículos y cartelera de propaganda, el espacio público.

En consecuencia, resulta importante tener en cuenta que, en el contexto de este proyecto, el plan que alude la OP-710 y la OP- 703 se refiere a **un plan para paliar las afectaciones económicas** que sufrirá un grupo de catorce vendedores informales que desarrollan sus actividades de venta de comidas al paso en forma precaria en las banquetas de la RP1003 y que serán desplazados porque lo que hoy son grandes banquetas de tierra formarán parte de la doble calzada de hormigón proyectada.

En cuanto a los locales comerciales, los derechos de estos comercios están **contemplados taxativamente** en el PGAS, en especial, en el PROGRAMA RELACIONES CON LA COMUNIDAD, que incluye: Programa de comunicación social y **Programa de atenuación de interferencias con la actividad productiva y comercial**

Es importante destacar que el proyecto no requerirá de ningún tipo de expropiación ya que en ningún caso hay viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas ocupando la traza de la RP1003.

Además, se aclara que la **afectación** del grupo de vendedores callejeros **es sobre sus ingresos** y el deterioro de sus instalaciones y equipamiento precarios. Esto implica el reconocimiento por parte del Proyecto, del impacto potencialmente negativo que tendrá en su economía por efecto de la ejecución de la obra.

De esta manera, se ha denominado a este Plan de Sostenimiento de Ingresos, que refiere fundamentalmente al grupo de vendedores callejeros, que se desplazarán con sus instalaciones y equipamiento, acompañando las etapas de ejecución de la obra, tendiente a sostener sus ingresos, hasta su ubicación definitiva en los lugares designados **consensuadamente** con los equipos técnicos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y de los Municipios de Merlo y Morón.

Tendiente a caracterizar a la población potencialmente afectada se han desarrollado las siguientes actividades:

- i) Dos relevamientos de observación en los meses de mayo y junio de 2021, (ANEXO “Relevamientos Área Operativa RP1003”)
- ii) Operativo de campo de observación de los localesⁱ¹ cargo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) en el Área Operativa RP 1003.
- iii) Entrega del acta de notificación para la comunicación del interesado durante este operativo informando que será censado.
- iv) Encuesta telefónica, realizada el 4 de agosto de 2021, a los que les fueron entregadas las notificaciones, una vez transcurridas las 72 horas estipuladas en ésta.
- v) Finalizada la aplicación de la encuesta, se procedió a la carga de los datos registrados en los Formularios Censales, en la base de datos previamente configurada “Relevamiento Socioeconómico en RP 1003 y RP 205, Informe N° 3, “Decodificación de Resultados y Construcción de la Base de Datos”

Los objetivos específicos de este “**Plan de Sostenimiento de Ingresos**” son:

- Señalar el marco normativo e institucional que se aplica al caso del reasentamiento/desplazamiento.
- Proponer lineamientos que orienten la identificación y características de la población afectada.
- Identificar y analizar las afectaciones de las personas y actividades como consecuencia de las actividades del proyecto en lo referido a la necesidad de reasentamiento/traslado temporario/reorganización del espacio público.
- Identificar las compensaciones a proponer y a adoptar.

Se cree necesario considerar varias premisas:

- *El reasentamiento/desplazamiento involuntario debe evitarse.*
- *Cuando el reasentamiento involuntario es inevitable, todas las personas afectadas deben recibir una indemnización íntegra y justa por los bienes perdidos.*
- *El reasentamiento involuntario debe ser considerado como una oportunidad para mejorar los niveles de vida de las personas afectadas y se debe ejecutar con arreglo a esta premisa.*
- *Se debe consultar a todas las personas afectadas por el reasentamiento involuntario, quienes deben participar en la planificación del reasentamiento a fin de que tanto la mitigación de los efectos adversos como sus beneficios sean apropiados y sostenibles.*

1.2. METODOLOGÍA DE TRABAJO

Este Plan se ha elaborado considerando el marco normativo de aplicación, el cual se detalla en el apartado siguiente.

Respecto de las herramientas específicas utilizadas, se han realizado, los días 14/05/21 y 16/06/21 sendos relevamientos expeditivos de la zona de proyecto y su entorno inmediato con énfasis en una mirada socio-ambiental por tratarse de un área urbana. Asimismo, se realizó la revisión y análisis de información secundaria, cartografía y documentación del proyecto, análisis de imágenes satelitales, análisis de la información provista por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA).

La DVBA es la encargada del estudio, proyecto, construcción, conservación, mejoramiento, modificación y explotación de la red general de caminos de la provincia de Buenos Aires.

Los relevamientos expeditivos permitieron identificar las actividades que hacen uso irregular de la zona de camino y que deberán ser desplazadas. La información recabada tuvo **características básicamente cualitativas** y **NO** se tomó contacto con las personas a cargo de las actividades desarrolladas.

Esta primera identificación se volcó en el documento ANEXO “Relevamientos Área Operativa RP1003”.

El Operativo de Campo a cargo de la DVBA tuvo como propósito, identificar estos emprendimientos, notificar a los interesados y aplicar la encuesta para caracterizar en profundidad las características socioeconómicas de la población de los puestos instalados a los costados de ambos lados de la RP 1003, que será ensanchada. Como resultado de los mismos se han identificado **dos tipos de ocupación indebida** del espacio público.

- i) comercios formales que exponen sus productos en las veredas y banquetas;
- ii) vendedores callejeros de comida en puestos realizados con materiales precarios, y con equipamiento mínimo instalados en las veredas y banquetas.

En lo que se refiere al **primer caso, (comercios formales)**, implicará una liberación del espacio público, y el ordenamiento de sus productos dentro de sus propios locales (como lo establece la normativa vigente) lo que no representa ningún inconveniente en términos compensatorios, ya que el uso del espacio público que hacen es absolutamente ilegal y no están habilitados normativamente para hacer uso de él. No obstante, lo expresado, se observó, durante los dos recorridos realizados, que en el tramo de ruta donde ya se realizó la duplicación de calzada en 2019, los comerciantes pudieron replicar sus prácticas comerciales de “invasión del espacio público” como lo hacían previamente a la obra realizada, lo que equivale a decir que volvieron a su antigua “normalidad ilegal”.

Por otro lado, para estos comercios, también la DVBA, brindó información del Proyecto, plazos y próximos pasos del Plan, aunque no son sujetos de desplazamiento ni se vulneran sus derechos a ejercer su actividad comercial específica ni se impide que sigan desarrollando en forma continuada sus actividades durante el desarrollo de la obra.

En particular se desarrollaron mecanismos de comunicación efectivos respecto a la información sobre los impactos urbanos del Proyecto y las previsiones adoptadas para minimizar las molestias y dar tranquilidad a la población. Asimismo, los conjuntos de medidas contempladas en el PGAS incluyen la señalización y espacios para asegurar el desplazamiento de peatones y facilitar el ingreso de los clientes a los comercios frentistas a la zona de obra.

Se comunicará mediante cartelera y folletos adecuados todas las medidas que se vayan implementando referidas a la seguridad de la comunidad tal como cierre de áreas inseguras, instalación de pasajes transitorios para peatones debidamente señalizados, vallados y cercados provisorios.

El segundo caso, vendedores callejeros informales, que desarrollan actividades económicas principalmente de venta de comida y ocupan espacio público en las veredas y banquinas, son los que es altamente probable se vean desplazados transitoriamente, al ritmo del avance de la obra, hasta la reubicación definitiva una vez finalizada la misma. Estos vendedores callejeros fueron el universo del Censo realizado por la DVBA el 4 de agosto de 2021.

Se asume, por las características de los puestos callejeros donde realizan su actividad comercial y porque se los identificó en los dos relevamientos realizados, además de su presencia en imágenes de Street View, de Google Maps de fecha 2019, que estos vendedores callejeros desarrollan su actividad diariamente en el mismo lugar y que son las condiciones climáticas las que pueden hacer variar su asistencia al trabajo en el puesto.

En síntesis, como ya fuera mencionado, los relevamientos realizados permitieron **caracterizar la potencial población damnificada** y se utilizaron de base y guía para la preparación del Relevamiento socioeconómico por la DVBA, cuyo objetivo fue cuantificar adecuadamente a las personas y actividades que actualmente se desarrollan en forma irregular e informal dentro de la zona de proyecto, tomando como **unidad de análisis los puestos de venta callejera de comida**.

El análisis de las variables del Relevamiento Socioeconómico consideradas por la DVBA se sintetiza en el acápite **Resultados del Relevamiento Socioeconómico realizado por DVBA**.

La fecha de corte consignada por la DVBA, por la cual los vendedores callejeros informales fueron incluidos en el Relevamiento Socioeconómico, fue el 4 de agosto, día en que se realizó, siendo debidamente notificados 72 hs antes de ser encuestados. De esta manera, no podrán ser considerados otros emprendimientos instalados posteriormente a esta fecha. Por otro lado, como ya se mencionará, al finalizar cada encuesta, la DVBA brindó información del Proyecto, plazos y próximos pasos del Plan a consensuar con los damnificados.

Junto con el relevamiento Socioeconómico, los vendedores fueron informados adecuadamente de las características del Proyecto de la RP1003, los beneficios y dificultades que genera la ejecución del ensanchamiento de la Ruta, los plazos de ejecución, las diferentes etapas y sus estrategias.

2. IDENTIFICACION Y ANALISIS DE LAS AFECTACIONES

RESULTADOS DEL RELEVAMIENTO REALIZADO

En este punto se desarrolla:

- i) una síntesis de los relevamientos expeditivos de la zona de proyecto y su entorno inmediato realizados los días 14/05/21 y 16/06/21 en el marco del “Estudio de Impacto Ambiental y Social (EslAS) del Proyecto RP 1003; – Pavimentación, Duplicación de Calzada y Colectoras, Tramo: RP N° 21- Estación Merlo Gómez, Provincia de Buenos Aires, (ANEXO : Relevamientos del Área Operativa del Proyecto; y
- ii) Resultados del relevamiento Socioeconómico de las personas y características de los puestos/locales de venta ambulante instalados en la zona donde se ejecutará la obra.

Uno de los objetivos de estos relevamientos fue conocer la necesidad o no de dar cumplimiento a la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario (OP-710) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Estos relevamientos expeditivos permitieron identificar actividades que implican un uso irregular de la zona de camino y que deberán ser desplazadas porque el lugar que ocupan hoy en las banquetas, una vez implementado el proyecto, será ocupado por la calzada de la RP1003.

En consecuencia, resulta importante tener en cuenta que, en el contexto de este proyecto, el plan a presentar a que alude la OP-710 se refiere a un plan para paliar las afectaciones económicas que sufrirá un grupo de catorce vendedores informales que desarrollan sus actividades de venta de comidas al paso en forma precaria en las banquetas de la RP1003 y que serán desplazados porque lo que hoy son grandes banquetas de tierra formarán parte de la doble calzada de hormigón proyectada.

Es importante destacar que el proyecto no requerirá de ningún tipo de expropiación (fenómeno de derecho público, constitucional y administrativo, que consiste en la transferencia coactiva de la propiedad privada desde su titular al Estado, mediante indemnización, por causa de bien común) ya que en ningún caso hay viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas ocupando la traza de la RP1003.

Metodología de los relevamientos

- Los días 14/05/21 y 16/06 21 se realizaron relevamientos expeditivos de la zona de proyecto y su entorno inmediato, con énfasis en una mirada socio-ambiental por tratarse de un área urbana.

La modalidad de realización fue recorrer la totalidad de la RP1003 a ser intervenida, un primer tramo desde Merlo Gómez hacia la RP 21 en sentido descendente y viceversa por la mano contraria.

El objetivo fue observar las dimensiones previamente definidas y que se describen en el **Anexo Relevamientos del área operativa de proyecto con los siguientes instrumentos:** Anexo 1; ficha de relevamiento; Anexo 2 Síntesis datos relevados; Anexo 3, localización de cada puesto de venta; y Anexo 4 y 5, los registros fotográficos de cada día. Cabe señalar que **no se tomó contacto con las personas que se hallaban trabajando en cada puesto para no generar expectativas anticipadas.**

- Relevamiento Socioeconómico de las características de las personas y los puestos realizado por la DVBA el día 4 de agosto de 2021.

Para el análisis de la información, se cruzarán los datos de ambas fuentes de datos: la de los relevamientos in situ por observación, recorrido de ambas manos de la RP 1003 que será ensanchada y registro de los observado (14/05 y 16/06 de 2021) y el relevamiento socioeconómico por encuesta telefónica (4/08/21) y trabajo de campo realizado por la DVBA.

Es importante señalar que el enfoque del análisis, sigue la línea de la propuesta del Plan de Sostenimiento de Ingresos para las personas afectadas, por lo tanto, los datos que se consideran para el análisis del Relevamiento Socioeconómico realizado por la DVBA, son orientados en aquellos que aporten fundamentos para robustecer el Plan.

Resultado de los relevamientos expeditivos realizados.

Tipologías de ocupación del Espacio Público (EP)

Los relevamientos expeditivos permitieron identificar las actividades que hacen uso irregular del espacio público en donde se incluye a la zona de camino y que deberán ser desplazadas. La información recabada tuvo **características básicamente cualitativas.**

Como resultado de los mismos se han identificado **dos tipos de ocupación indebida** del espacio público:

- 1. Ocupación de veredas con productos en exhibición y cartelera de publicidad por parte de comercios que cuentan con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada).**

Este tipo de ocupación lo realizan comercios que cuentan con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada).

En los lotes frentistas a la traza, en planta baja, se identificaron actividades económicas ligadas al comercio y a servicios. Se registró que estos comercios exponen sus productos y carteles en el espacio público, ocupando el escaso y precario espacio dedicado al tránsito peatonal. En algunos casos se materializan las veredas pero en la mayoría esto no sucede. En el caso de los corralones de materiales se observó que usan el espacio público como lugar de acopio de sus mercaderías y otros comercios lo usan como estacionamientos y para carga y descarga de mercadería.

Entre los comercios identificados se pueden mencionar mueblerías, concesionarias de autos, talleres mecánicos, locales de compra y venta de metales, corralones de materiales, venta de alimentos.

Se determinó una ocupación indebida del espacio público, dificultando la circulación de los peatones, y tapando en muchos casos con carteles al borde de la RP 1003 la visualización necesaria de los automotores que circulan, potenciando posibilidades de accidentes innecesarios

2. Ocupación de banquetas junto a cinta asfáltica por puestos precarios de venta de comida

Se observaron doce casos de actividades de la economía “informal”, asentados en espacios públicos y al borde de la cinta asfáltica. Entre los más destacados: parrillas de venta de choripanes y carne, puestos de venta de tortillas y pan, venta de verdura y fruta, venta de churros. Abastecen a la gente que transita por la Ruta 1003 (camioneros y choferes de colectivos principalmente) y a los vecinos de los alrededores.

Cuentan con infraestructura fija precaria y/o móvil situada en el espacio público, a la vera de la ruta, en la parte hoy usada como banquina.

Resultados obtenidos

Se identificaron: 1 ocupación en el Partido de Morón y 11 ocupaciones en el Partido de Merlo.

Se agruparon las 12 actividades económicas observadas de la siguiente manera:

- ✓ Venta de chorizo y carne asada: 4
- ✓ Venta de chorizo, carne asada, comida elaborada y tortilla: 1
- ✓ Venta de chorizo, carne asada y comida elaborada: 1
- ✓ Venta de pan y tortilla: 2
- ✓ Venta de fruta, verdura y carbón: 1
- ✓ Puestos cerrados: 3

Tipo de instalación

- Fijas: 10
- Una parte fija y una parte móvil: 1
- Móvil: 1

Materiales predominantes de la instalación

- Chapa y hierro: 6
- Chapa, hierro y madera: 2
- Chapa sola: 2

- Madera sola: 1
- Mesa de hierro, doble parilla y un tronco para sentarse: 1

Cantidad de personas trabajando en el puesto

- 4 puestos una persona (1)
- 3 puestos dos personas (6)
- 1 puesto 4 personas (4)
- 3 puestos no se sabe (cerrados)

Se hace notar que pueden faltar algunos puestos que comienzan su actividad en otros horarios, o mantienen discontinuidad, como el caso del puesto de venta de frutas y verduras de la foto de abajo a la derecha, que en este segundo relevamiento no se encontró.

Esta aproximación a una caracterización de los potenciales afectados, nos permite concluir que es **población altamente vulnerable, que ha creado su propio empleo, y trabaja en condiciones de infraestructura y mobiliario altamente precario**. Estos casos **no revisten magnitud presupuestaria** en cuanto a compensación frente al monto total de la obra a invertir.

	
<p>RP 1003 sentido descendente Puesto de venta de comida (14/05/21 y 16/06/21)</p>	<p>RP1003 sentido descendente Puesto móvil de fruta a la vera del camino (14/05/21) NO estaba el 16/06/21</p>

Resultados del Relevamiento Socioeconómico realizado por DVBA

Conforme los relevamientos realizados por la DVBA, los cuales tienen fecha de cierre el 4 de agosto de 2021, día en que se realizó el Relevamiento, se han identificado un total de 23 puestos callejeros, cuyas características se muestran a continuación.

Cantidad de emprendimientos identificados según Partido y realización de entrevista

Partido	Cantidad de puestos	Se realizó entrevista	
		Si	No
Merlo	21	12	7
Morón	2	2	0
Total	23	14	7

Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021

Se identificaron 23 puestos de los cuales solo se encuestaron catorce, ya sea porque no estaban para recibir la notificación o porque se negaron a ser encuestados.

El universo de análisis de la información pertinente seleccionada, se realizará sobre la información de las personas y puestos de las 14 encuestas realizadas.

Movilidad de los puestos según Partido

Tipo de movilidad	Partido	
	Merlo	Morón
Trailer remolcable con vehículo	4	1
Instalación liviana y provisional realizada en seco	2	0
Instalación diaria desmontable	4	1
Construcción fija edificada (por fuera del área de la obra)	2	0
Total	12	2

Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021

Excepto dos, las demás instalaciones son trasladables y reubicables temporariamente durante la ejecución de la obra.

Cantidad de tiempo en años que están instalados según Partido

Tiempo	Partido	
	Merlo	Morón
menos de 1 año	2	0
De 1 a 3 años	6	1
De 4 a 7 años	1	0
De 8 a 11 años	1	1
De 12 a 15 años	2	0
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Si bien hay dispersión en la cantidad de años que llevan instalados los puestos callejeros, 10 de ellos sostiene la actividad de su autoempleo y generación de ingresos con una permanencia promedio de 3 años.

Rubro del local según Partido

Rubro	Partido	
	Merlo	Morón
Venta de sándwich calientes y/o porciones de carne asada/chorizos	6	0
Venta de frutas y/o verduras	2	1
Venta y pan y tortillas para llevar	2	1
Venta de Salamines	1	0
Artículos de Kiosco y Sandwiches	1	0
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Como ya fuera señalado, las actividades que desarrollan en la totalidad de los puestos callejeros, es de venta de comida, la que van elaborando de acuerdo a la demanda que se presenta asociada al tránsito y a la demanda del vecindario. Lo que define en términos de ingreso, asegurarse un ingreso diario.

Características constructivas de los puestos por Partido.

Material predominante de los pisos	Partido	
	Merlo	Morón
Ladrillo suelto, cascote o tierra	2	
Suelo/pasto	5	
Mosaico, baldosa, madera, cerámica, alfombra, goma	5	2
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Material predominante de la cubierta exterior del techo	Partido	
	Merlo	Morón
Tela media sombra	1	0
Chapa fibrocemento	2	0
Chapa de metal s/cubiera	8	1
No corresponde	1	1
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Las características de los pisos y techos señalan la precariedad de las construcciones (hay 5 puestos con piso de tierra), coincidente con lo observado en los relevamientos con donde fueron recogidos estos datos a través de recorridos y observación de los puestos existentes, realizados en los meses de mayo y junio de 2021.

Equipamiento

Si bien el Relevamiento Socioeconómico relevó solo la existencia de mesas y sillas, todos los entrevistados coincidieron en señalar que no poseen mesas y sillas para que sus clientes se sienten a comer.

Tomando las características constructivas y del equipamiento obtenidas en el Relevamiento Socioeconómico, se infiere la precariedad de las instalaciones y de las condiciones laborales.

Relación de los puestos callejeros con algún inmueble frentista por Partido.

La actividad comercial y su relación con un inmueble frentista	Partido	
	Merlo	Morón
Si	6	1
No	5	1
No sabe/no contesta	1	0
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Esta pregunta no indaga que tipo de relación es la existente, por lo tanto, no se pueden inferir sus atributos. Por lo observado durante los relevamientos de mayo y junio de 2021, es de convivencia y colaboración (proveer el uso del baño, de agua potable, de extensión de provisión de luz, etc). La misma situación se observa en el punto siguiente respecto al acceso al agua potable, a la luz y a la existencia de baños.

Acceso del puesto al agua potable por Partido

Acceso al agua potable	Partido	
	Merlo	Morón
Si	6	1
No	5	1
No sabe/no contesta	1	0
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Es sumamente escaso el acceso a un servicio esencial como el agua potable y ello atenta contra las condiciones en que se desarrolla la actividad, y las condiciones laborales, lo que da cuenta de las condiciones de precariedad en que éstas se desarrollan.

Existencia de baño en el puesto según Partido

Posee baño	Partido	
	Merlo	Morón
Si, construido dentro del local	1	
No, usa el baño de algún frentista	5	
Si, está construido fuera del local	2	
Si, es baño químico	2	1
No posee	2	1
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Los datos señalan que casi el 60% de los puestos no posee baño y utiliza el baño de algún frentista.

Existencia de luz y gas en los puestos/locales, según Partido

Existencia de luz y gas en los puestos	Partido	
	Merlo	Morón
No tienen ni electricidad ni gas	4	2
No tienen electricidad y usan garrafa y/o tubo de gas	4	0
Tienen garrafa y/o tubo pero no tienen electricidad	3	0
No sabe/No contesta	1	0
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Se repite el escaso acceso a servicios esenciales para cualquier actividad económica que esté destinada a generar ingresos. Ello asimismo atenta contra las condiciones en que se desarrolla la actividad, y las condiciones laborales, lo que indica las condiciones de precariedad en que ésta se desarrolla.

Días en que abre el puesto por Partido

Indagados los encuestados respecto a cuántos días en la semana está abierto el local, y por ende los días trabajados semanalmente, señalan lo siguiente:

Días a la semana que permanece abierto el puesto	Partido	
	Merlo	Morón
7 días a la semana	7	
6 días a la semana	3	1
5 días a la semana	1	1
No sabe/No contesta	1	
Total	12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021		

Se observa una carga importante de días trabajados. Siete de los encuestados declaran trabajar toda la semana sin descanso y 3 lo hacen 6 seis días a la semana. Si bien en la encuesta no se indaga la cantidad de horas semanales, ello supone una relación de autoexplotación, una de las características del autoempleo que conforman las estrategias de subsistencia.

Ingresos por puesto por Partido

Preguntados acerca de los ingresos, tema controvertido para todo tipo de indagación por encuesta, para ser más gráfico, se han cruzado los datos de tipo de actividad, cantidad de personas que trabajan en el emprendimiento además del encuestado, y los ingresos. La pregunta fue formulada por ingresos que genera la actividad mensualmente, pero no aclara si es neto o bruto, en pesos argentinos.

Nº E	Actividad	Cantidad Trabajadores	Monto Ingreso	Partido	
				Merlo	Morón
3	Vta frutas y verduras	1	Ns/nc	1	
5	Salamines	0	50.000	1	
6	Carne y otros asados	5	48.000	1	
8	Vta frutas y verduras	1	20.000	1	
9	Kiosco y sandwiches	2	30.000	1	
11	Pan y tortillas	3	Ns/Nc	1	
14	Carne y otros asados	0	Ns/Nc	1	
16	Carne y otros asados	4	60.000	1	
18	Carne y otros asados	1	90.000	1	

EsiAS PROYECTO:

20	Pan y tortillas	1	40.000	1	
22	Carne y otros asados	2	80.000	1	

23	Carne y otros asados	3	Ns/Nc	1	
24	Tortillas	2	30.000		1
25	Frutas y verduras	3	30.000		1
Total				12	2
Fuente: Base de datos. DVBA. Agosto 2021					

Los datos señalan que son emprendimientos unifamiliares, ya que la mayoría que trabaja tiene relación parental con el encuestado. La mitad de los encuestados que tiene sus puestos en Morón, declaran ingresos mensuales que, si se dividen por el número de personas que trabajan, están por debajo de la línea de indigencia. Sin embargo, reiteramos que es un indicador muy sensible y poco confiable para este tipo de mediciones.

En cuanto a si son beneficiarios de planes sociales, solo 3 encuestados de Merlo señalan ser beneficiarios de Asignación Universal por Hijo (AUH), Programa Progresar y Jubilación por discapacidad, un encuestado de Morón recibe el subsidio de la AUH.

Los datos extraídos de la base de datos, indican que la mayoría vive en el lugar, ya que 8 personas se trasladan a pie y/o en bicicleta.

El principal ingreso del hogar depende del puesto y de asignaciones sociales (12 personas de las 14 encuestados)

Es importante destacar que **ningún puesto posee habilitación municipal.**

Se puede concluir que los resultados obtenidos por el relevamiento socioeconómico realizado por la DVBA, son coincidentes con lo observado en los relevamientos de observación previamente realizados (mayo y junio de 2021):

- Son trabajadores informales, es decir, han creado su propio empleo y no poseen ningún tipo de protección social.
- La infraestructura de sus puestos son de materiales precarios, como también el equipamiento que utilizan para desarrollar la elaboración y venta de sus productos.
- No tienen garantizada la permanencia en el lugar a través de algún mecanismo que legalice su condición.
- Trabajan en condiciones sanitarias inadecuadas.
- Para desarrollar su actividad recurren a los vecinos frentista quienes les permiten acceder a los baños, a la provisión de luz y agua potable.

Conclusiones de los relevamientos

A continuación se desarrollan las conclusiones de los relevamientos para ambas tipología de ocupación del espacio público.

A partir de las tipologías de ocupación del espacio público identificadas se desprenden dos líneas de acción a seguir:

- **Liberación del espacio público de productos en exhibición y cartelera de publicidad por parte de comercios** que cuentan con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada).

En esta categoría se incluyen los locales a los que, por no contar con información fehaciente, se ha denominado “actividades económicas formales”, ya que se caracterizan por tener un local donde desarrollan su actividad económica, ocupando el espacio público- en la mayoría de los casos- con los artículos/servicios que ofrecen. Sin embargo, hay que hacer la salvedad de que la ocupación de los espacios públicos NO ha sido autorizada “formalmente” por las autoridades del Municipio.

Esto implicará una liberación del espacio público, y el ordenamiento de sus productos dentro de sus propios locales (como lo establece la normativa vigente) lo que no representa ningún inconveniente en términos compensatorios, ya que el uso del espacio público que hacen es absolutamente ilegal y no están habilitados normativamente para hacer uso de él. Por otro lado, esta liberación del EP no altera en lo más mínimo su actividad comercial.

Para estos comercios, también la DVBA en el Relevamiento Socioeconómico brindó información del Proyecto, plazos y próximos pasos del Plan, aunque no son sujetos de desplazamiento ni de posibles compensaciones económicas, ya que no se vulneran sus derechos a ejercer su actividad comercial específica ni se impide que sigan desarrollando en **forma continuada** sus actividades durante el desarrollo de la obra. Son actores sociales con una actividad específica, al igual que los residentes en la zona.

Las imágenes siguientes dan cuenta de esta tipología de ocupación del EP.



Expansión en espacio público de negocios formales



Acopio y carga y descarga en espacio público

- **Desplazamiento transitorio hasta la terminación de la obra de los puestos precarios** de venta callejera de comida que ocupan la futura calzada.

Reubicación definitiva con infraestructura removible, una vez finalizada la obra de ensanchamiento de la RP 1003. A continuación, se muestran puestos de venta callejera de comida. La **afectación** del grupo de vendedores callejeros **es sobre sus ingresos**, y el deterioro de sus instalaciones y equipamiento precarios. Esto implica el reconocimiento por parte del Plan, del impacto potencialmente negativo que tendrá en su economía por efecto de la ejecución de la obra.

De esta manera, se ha denominado a este Plan de Sostenimiento de Ingresos, que refiere fundamentalmente al grupo de vendedores callejeros, que se desplazarán con sus instalaciones y equipamiento, acompañando las etapas de ejecución de la obra, tendiente a sostener sus ingresos, hasta su ubicación definitiva en los lugares designados **consensuadamente** con los equipos técnicos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y de los Municipios de Merlo y Morón.



Puesto de venta de pan



Puesto de venta de carne y locro

En esta categoría se incluyen las actividades económicas “informales” y con instalaciones para la venta ambulante (parrillas de venta de choripanes y carne, puestos de venta de tortillas y pan, venta de verdura y fruta, venta de churros). Su principal característica es la venta al paso (para llevar) con herramientas de trabajo precarias y al aire libre

LINEAMIENTOS DE ACCIONES A DESARROLLAR

Se señaló en acápite anteriores que ambos relevamientos expeditivos, especialmente el segundo (realizado el 16/06/21) profundizó en las principales características de las instalaciones de las actividades económicas informales instaladas en las banquetas. Por otro lado, la DVBA realizó el 4 de agosto de 2021 un relevamiento Socioeconómico, cuyas características fueron descritas en párrafos anteriores, así como los resultados alcanzados.

La aplicación de diferentes técnicas de relevamiento, permitió el cruce de datos que fortalece las medidas de compensación propuestas.

Asimismo, las áreas sociales de los Municipios de Merlo y Morón y el equipo técnico de la Dirección de Vialidad Provincial de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), tomaron contacto con la potencial población damnificada y realizaron acciones de información sobre las características del Proyecto, los beneficios y dificultades que genera la ejecución del ensanchamiento de la RP1003, los plazos de ejecución, las diferentes etapas y sus estrategias.

Tipos de afectación

Se identificaron esencialmente dos tipologías de afectación que provocará el proyecto de intervención en la RP1003, relacionadas con actividades económicas ligadas al comercio y a servicios con dos tipos de instalaciones:

- **Liberación de los espacios públicos que los comercios de la economía formal** utilizan indebidamente con los artículos, productos y/o servicios que ofrecen.
- **Desplazamiento transitorio hasta su reubicación definitiva** de actividad comercial que cuenta con infraestructura precaria y/omóvil situada en el espacio público, a la vera de la ruta.

Además se aclara que la **afectación** del grupo de vendedores callejeros es

sobre sus ingresos, y el deterioro de sus instalaciones y equipamiento precarios. Esto implica el reconocimiento por parte del Proyecto, del impacto potencialmente negativo que tendrá en su economía por efecto de la ejecución de la obra.

De esta manera, se ha denominado a este Plan de Sostenimiento de Ingresos, que refiere fundamentalmente al grupo de vendedores callejeros, que se desplazarán con sus instalaciones y equipamiento, acompañando las etapas de ejecución de la obra, tendiente a sostener sus ingresos, hasta su ubicación definitiva en los lugares designados **consensuadamente** con los equipos técnicos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y de los Municipios de Merlo y Morón.

En ningún caso se detectaron posibles reasentamientos de viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas que ocupen la traza.

Como ya se mencionara, en el primer caso se registra la expansión de comercios hacia la traza y su uso como exhibición de mercadería, estacionamiento y /o para carga y descarga como en los corralones que también hacen acopio en el espacio público.

En el segundo caso se observaron 23 actividades de la economía "informal", asentados en espacios públicos y al borde de la cinta asfáltica, de los cuales aceptaron ser encuestadas 14 personas, responsables de los puestos/locales.

Acciones desarrolladas

- Se amplió la información recabada durante los relevamientos expeditivos, a través del desarrollo del Relevamiento Socioeconómico el día 4 de agosto 2021, a cargo de la DVBA, realizando entrevistas a las personas responsables de los locales/puestos de venta callejeros instalados a los costados de la RP 1003.
- Se desarrolló una base de datos para la carga de datos.
- La DVBA realizó un trabajo de campo previo, explicando el proyecto, sus alcances, el tiempo de ejecución y los posibles desplazamientos transitorios de los puestos de venta ambulante que pudieran ocurrir durante la ejecución de la obra.
- A las personas responsables de los puestos de venta, se les entregó la notificación 72 hs. antes de ser encuestado y se registraron todos los datos para garantizar una comunicación fluida.
- Se cargaron las encuestas en la base de datos preparada para tal fin.
- Para aquellos locales que ocupan lugares públicos con sus artículos, se explicó que también deberán reorganizar y utilizar el espacio de los locales.
- Se realizó la Consulta Significativa durante el mes de septiembre de 2021.

Alternativas de compensación económica

A continuación se presentan las diferentes alternativas de medidas y recomendaciones propuestas para reducir el impacto de las afectaciones por causa del proyecto mediante la compensación de las afectaciones por el desplazamiento transitorio de las actividades económicas informales, las cuales se han planteado considerando los distintos tipos de afectaciones y situaciones detectadas.

En el contexto de las Políticas Operativas del BID, descritas en el acápite 1.4, el reconocimiento visual de los potenciales beneficiarios/damnificados de la intervención de la Ruta Provincial N° 1003, el relevamiento Socioeconómico realizado por la DVBA el 4 de agosto de 2021, la documentación provista por la Unidad Coordinadora del Proyecto de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, las diferentes reuniones mantenidas con los actores involucrados en este Proyecto, se desarrollan los lineamientos a considerar para el desplazamiento transitorio de las personas y sus actividades económicas informales, como así también para el ordenamiento de los espacios públicos utilizados hoy por actividades económicas formales

Liberación del espacio público de la actividad comercial que cuenta con infraestructura construida (edificada/consolidada)

Es importante señalar, que la ejecución del proyecto de la Ruta 1003, no implica afectaciones habitacionales ni de locales comerciales edificados. Si serán afectados el uso y ocupación indebida de los lugares públicos (veredas y banquetas), y los espacios, - habilitados o no - para estacionamiento vehicular y acopio de materiales.

Este es un tema que fue debatido, fundamentalmente entre las autoridades municipales, la DVBA, y los dueños de los locales frentistas situados sobre la Ruta 1003.

A partir de este debate, se propusieron alternativas de ordenamiento de aquellos espacios públicos hoy ocupados, para garantizar el derecho equitativo para todos los ciudadanos de un uso adecuado y seguro de ellos.

En esta categoría se incluyen **los locales comerciales** que desarrollan su actividad económica formal, pero a su vez, ocupando el espacio público indebidamente- en la mayoría de los casos- con los artículos/servicios que ofrecen.

Es importante señalar que para este grupo, se planificó el mejor acceso a sus locales de los clientes potenciales, para lo cual se realizarán desvíos y lugares específicos de estacionamiento, para reducir o evitar los impactos que el proyecto pueda ocasionar.

De igual manera, se asegurará la correcta visualización de los productos y servicios que ofrecen a través de la ubicación de cartelera en lugares estratégicos. Se señalará adecuadamente los ingresos a los locales y lugares de estacionamiento de clientes potenciales.

Desplazamiento transitorio de actividad comercial que cuenta con infraestructura precaria y/o móvil situada en el espacio público

En esta categoría se incluyen **las actividades económicas “informales” y con instalaciones para la venta callejera** (parrillas de venta de choripanes y carne, puestos de venta de tortillas y pan, venta de verdura y fruta, venta de churros). Su principal característica es la venta al paso (para llevar) con herramientas de trabajo precarias y al aire libre. Abastecen a la gente que transita por la Ruta 1003 (camioneros y choferes de colectivos principalmente) y a los vecinos de los alrededores.

Sus características fueron descritas en el punto **Tipologías de ocupación del Espacio Público (EP)**

Para esta tipología se propone que la valoración de la afectación esté ligada a los desplazamientos, la imposibilidad de realizar la actividad económica, la disminución de la circulación vehicular y peatonal, la dificultad de acceso de los transeúntes y de las personas que se desplazan en vehículos, los traslados a otros lugares no habituales, el desgaste/roturas de las instalaciones por el traslado

Se infiere que este grupo tiene un grado de mayor vulnerabilidad, es el grupo en el cual se deberán enfocar las alternativas de compensación de acuerdo al tipo y nivel de afectación. A continuación, se detallan algunas propuestas:

- Compensación económica en el caso de disminución de las ventas y por ende de los ingresos causado por el reasentamiento, en función del tiempo en que esto ocurra.
- Compensación económica por los costos de traslado desde el lugar de ubicación habitual al/los lugares que deba desplazarse.
- Compensación económica o arreglos por posible deterioro de las instalaciones por causa del/los desplazamientos.
- Compensación económica en el caso en que la/las personas afectadas decidan abandonar el lugar porque consideran inviable mantenerlo si son reubicadas.

En todos los casos se buscará que el afectado pueda mantener la actividad comercial desarrollada hasta tanto se encuentre operativa la nueva infraestructura comercial (sea esta fija o móvil), o éste cuente con la compensación necesaria. Asimismo, se buscará que pueda participar de los planes de apoyo para el fortalecimiento de capacidades con los que cuenten los municipios.

Se considerara que el reasentamiento involuntario debe garantizar mejorar las condiciones de vida previas a los afectados por esta causa, en este caso, de las condiciones en que desarrollan la actividad económica.

Dicho esto, se deberá mejorar las instalaciones que aseguren un mejor desenvolvimiento para producir los productos y venderlos. Además, una vez finalizada la obra, y de acuerdos surgidos con las autoridades Municipales, lograr una reubicación definitiva que garantice sus ingresos y que mejore sus condiciones laborales (instalación de sanitarios, protección del sol y la lluvia principalmente, acceso en sus puestos al agua potable, acceso a iluminación, establecimiento de horarios y pautas de higiene, entre otros)

ACUERDOS PARA LA IMPLEMENTACION DEL PLAN

Para formalizar los acuerdos de compensación con cada afectado, la DVBA aplicará los procedimientos determinados y/o a determinar, sobre la base de las características de la afectación. De igual modo determinará los instrumentos de notificación previstos para estos casos.

ACUERDOS INTERINSTITUCIONALES

La aplicación de este Plan deberá contar con acuerdos institucionales entre los organismos intervinientes, a nivel provincial y local, cumpliendo con las regulaciones locales y las políticas del BID.

La DVBA será la responsable de implementar integralmente el proceso de desplazamiento transitorio y ubicación definitiva y ordenamiento del espacio público de las personas y actividades que sean identificadas, como también del seguimiento del Plan de los afectados, en el marco de las salvaguardas del BID.

Además, la DVBA será la responsable de asegurar los recursos que demanden las diferentes alternativas de compensación que se prevean (asistencia económica financiera, subsidios, arreglos de puestos, compensaciones económicas, costos de mudanza).

Se firmará un acuerdo con los Municipio de Merlo y Morón para realizar las transferencias de fondos que requieran las compensaciones. Los Municipios también serán los responsables de administrar los fondos transferidos a fin de hacer efectivas las compensaciones por las que opten los afectados.

Los Municipios serán responsables de acompañar técnicamente durante todo el proceso de desplazamiento transitorio y definitivo y promover la participación de los afectados en la toma de decisiones.

ACUERDOS CON LOS AFECTADOS

Para formalizar los acuerdos de compensación con cada afectado, la DVBA aplicará los procedimientos determinados y/o a determinar, sobre la base de las características de la afectación. De igual modo determinará los instrumentos de notificación previstos para estos casos.

Para formalizar los acuerdos de compensación con cada afectado, la DVBA prevé diferentes instancias e instrumentos:

1. Notificación de reasentamiento

Deberá ser suscripta por la DVBA y el municipio, previendo su entrega en un taller participativo (si es que las reuniones estuvieran permitidas en el momento del desarrollo de esta actividad) o consulta personal (cara a cara). La notificación contendrá la siguiente información:

- Notificación al ocupante informal de la zona de la Ruta sobre la necesidad de su desplazamiento transitorio.
- **(Ocupantes informales)**
Reconocimiento como sujeto de derecho a las compensaciones previstas según el caso, de acuerdo al proceso de ordenamiento y relocalización
- **(ocupantes formales)**

- Notificación del futuro ordenamiento del espacio público utilizado para exhibición de sus productos o de espacios para estacionamiento

2. Declaración jurada de aceptación de alternativa de compensación

Esta será suscrita por el beneficiario de la compensación, previendo su firma en forma previa a la Consulta Significativa prevista en la EslIAS. Contiene la siguiente información:

- Identificación del firmante
- Encuadre de la declaración jurada
- Reconocimiento sobre la responsabilidad de la actividad comercial
- Instancia de participación donde se le informó sobre las opciones de compensación ofrecidas.
- Opción de compensación preferida por el beneficiario y detalle de esta.

3. Acta Acuerdo

Será suscripta por la DVBA, el municipio interviniente, y el beneficiario de la compensación, previendo su firma en forma previa a la contratación de la obra. El Acta Acuerdo, contendrá la siguiente información:

- Identificación de las partes firmantes.
- Considerandos, encuadre del acta acuerdo y opciones de compensación ofrecidas.
- Opción de compensación aceptada por el beneficiario y detalle de la misma.
- Obligaciones y compromisos asumidos por el beneficiario.
- Compromisos asumidos por el organismo gubernamental firmante (municipal y/o provincial).

PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LAS COMPENSACIONES

CRITERIOS PARA DETERMINACIÓN DE MONTOS INDEMNIZATORIOS

Los montos indemnizatorios se prevén solo para las personas responsables de los puestos de venta callejera en el espacio público

Para la etapa de desplazamiento transitorio

- Para el caso de pérdida de ingresos, otorgar un subsidio por única vez por pérdida temporaria de ingresos. Este monto será determinado en base a los datos de ingresos mensuales declarados en el relevamiento Socioeconómico realizado por la DVBA el 4 de agosto de 2021
- Para los casos que no hayan declarado ingresos, se considerará el valor promedio de ingresos de puestos similares cuyos datos constan en el relevamiento Socioeconómico ejecutado por la DVBA o valores promedios para una actividad de similares características en la zona.

- Gastos de remoción y traslado de las instalaciones
- Para el caso de inutilización de uno o varios componentes de las instalaciones por efecto del traslado, reposición con componentes de igual o mayor valor de lo perdido.

Para la etapa de reubicación definitiva de los puestos

- Entrega de un puesto, con la modalidad de construcción en módulos desmontables, de fácil armado y desarme, que puedan ser trasladados si así lo requiere la dinámica de la economía de la zona.
- Financiar los gastos de traslado y capacitación específica a cargo del equipo técnico de la DVBA y los Municipios, para el armado y desarme de los módulos de puesta de venta.
- Entrega de herramientas necesarias para el armado y desarme.
- Definición de la ubicación definitiva de los puestos y otorgamiento de licencias por las áreas responsables de los Municipios.
- En el caso en que la/las personas afectadas decidan abandonar el lugar porque consideran inviable mantenerlos si son reubicados, compensación económica por el plazo de 6 meses, del valor de ventas mensuales, declaradas en el relevamiento Socioeconómico realizado por la DVBA el 4 de agosto de 2021

MONTOS ESTIMADOS DE INDEMNIZACION

Los fondos para llevar a cabo la implementación del Plan y de ejecución de las opciones de compensación provendrán de recursos de la contrapartida local del Programa, así como de fondos de la DVBA y/o de los organismos municipales intervinientes según las responsabilidades indicadas en el apartado **“Acuerdos para la implementación del Plan”**.

TIEMPO ESTIMADO Y ACTIVIDADES DE IMPLEMENTACIÓN

El calendario preliminar de implementación del Plan estima un proceso total de al menos seis meses de duración, abarcando todas las instancias del Plan de Desplazamiento/Reasentamiento (desde su preparación hasta el otorgamiento de las compensaciones, considerando en forma complementaria la evaluación expost).

Se asegurará que la entrega de compensaciones económicas ocurra antes del desplazamiento de las personas y actividades.

Las etapas preparatorias, de formalización de acuerdos y de inicio de la ejecución de los reasentamientos se ejecutarán en forma previa a la contratación de la obra Proyecto RP 1003- Pavimentación, Duplicación de Calzada y Colectoras Tramo RP 21 – Estación Merlo Gómez, Provincia de Buenos.

5. PLAN DE PARTICIPACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN

Este Plan tiene como objetivo:

- Poner a disposición de las personas afectadas por la implementación del Proyecto la información referida a:
 - El Proyecto
 - El EslAS realizado;
 - El PSI preparado;
- Establecer un canal de diálogo en torno a las cuestiones que son de interés común
- Instalar una comunicación fluida con las personas responsables de la gestión social y del reasentamiento de las personas y actividades económicas.
- Promover espacios de participación para ambos grupos para viabilizar todas las dudas y propuestas acerca del Plan de Reasentamiento Involuntario.
- Se pondrá especial énfasis, en que estén representados los intereses de aquellos con mayor vulnerabilidad económica y social.
- En estos encuentros se profundizará y socializará la información referida a las características de la intervención, los tiempos previstos de ejecución y sus etapas, los principales actores involucrados y las instituciones responsables.
- Se pondrá énfasis en informar sobre los resultados del EslAS y el PSI.

La planificación y ejecución de los talleres se ajustará a las actuales restricciones y protocolos existentes asociados a la actual pandemia de COVID-19. En los casos que los afectados manifiesten que no podrán participar de los talleres (sean estos virtuales o presenciales), se buscará que puedan acceder a la información del proyecto considerando los canales disponibles en el marco de la Consulta Significativa prevista y realizada durante el mes de septiembre de 2021 en el marco del EslAS. De igual modo, se pueden sostener encuentros individuales con los afectados responsables de las actividades económicas.

Los equipos técnicos del Municipio y de la DVBA deberán llevar un registro de las actividades desarrolladas con los afectados y detallar los acuerdos alcanzados en cada reunión grupal o individual.

MECANISMOS DE ATENCIÓN DE RECLAMOS Y RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

El sistema de reclamos vigente en la Provincia de Buenos Aires comprende reclamos ante la Administración (Poder Ejecutivo) y ante los tribunales de Justicia (Poder Judicial). A estas instancias se suma la posibilidad de presentar reclamos ante el Defensor del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires, designado por el Poder Legislativo.

En cuanto se refiere a las reclamaciones por un acto administrativo, éstas pueden canalizarse a la entidad de competencia de administración. En todos los casos, resulta de aplicación el Decreto-ley 7647/1970 que establece las normas de procedimiento administrativo de la provincia. Por actos administrativos emanados de la DVBA, cualquier reclamo podrá ser realizado frente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia, dependiendo del caso. Este procedimiento es general, emana de la norma de procedimientos administrativos y es aplicable a cualquier otro acto de la administración pública.

Del mismo modo, un particular podrá recurrir directamente ante sede judicial, aplicándose el sistema general vigente con base en lo previsto por la Constitución Provincial. Al respecto, todo conflicto entre partes adversas debe ser resuelto por un juez imparcial en base a las reglas de competencia.

Paralelamente, podrán presentarse reclamos ante la Defensoría del Pueblo quien tiene la obligación de darle trámite y resolverlo. Para ello, podrá realizar los pedidos de información que se consideren pertinentes para luego emitir una recomendación al respecto.

Además de las vías legales anteriormente descritas, el Proyecto contará con un **Mecanismo de Atención de Reclamos, Sugerencias y Resolución de Conflictos (MARRC)** específico para el PSI. El objetivo del Mecanismo es proporcionar a la población afectada, un proceso accesible y eficaz para presentar quejas, reclamaciones y/o preocupaciones que puedan surgir en relación con el proceso de reasentamiento, y atenderlas oportunamente

PRINCIPIOS DEL MECANISMO

- El Mecanismo está diseñado en forma sencilla y clara para que sea accesible a todas las personas
- El demandante puede ser anónimo, mientras esta condición no interfiera con la posible solución a la queja.
- Se mantendrá la confidencialidad de la denuncia y solo se comparten internamente.
- El mecanismo será transparente, ya que estará fácilmente disponible para la población afectada.

GESTIÓN DE INQUIETUDES

El procedimiento se inicia con la presentación de la consulta, reclamo, queja y/o sugerencias (de manera oral o escrita) por parte del afectado. El proceso termina con el cierre y la conformidad en la resolución de ambas partes (el afectado y la DVBA). El proceso se documentará mediante un registro (en un archivo físico y digitalizado).

RECEPCIÓN Y REGISTRO DE INQUIETUDES

La DVBA será la responsable de garantizar la recepción, sistematización y respuesta de las de inquietudes de las partes afectadas e interesadas del Plan.

La DVBA dispondrá de las siguientes herramientas y/o instancias:

- Recepción de inquietudes en la oficina de DVBA sita en Avenida 122 N° 825 de la Ciudad de La Plata, la cual brinda atención al público de lunes a viernes e 09:00a16:00h. La oficina cuenta con un equipo de profesionales interdisciplinarios para atender a las diferentes problemáticas perteneciente a los niveles de gobierno provincial y municipal. Para este fin, habilitará y comunicará a los principales actores, un correo electrónico para recepcionar las inquietudes
- Recepción de inquietudes en las instancias participativas que se realicen (mesas, talleres y reuniones).
- Recepción de inquietudes en obradores, los cuales tendrán a disposición una línea telefónica y/o correo electrónico disponible para la atención de inquietudes.
- Recepción de inquietudes a través de las instancias municipales habilitadas

Estas herramientas e instancias serán informadas y regularmente publicitadas (por ej. con el uso de folletos y/o cartelería en espacios de referencia comunitarios) y estarán siempre disponibles para cualquier afectado que quisiera acercar una inquietud.

Todo reclamo que ingrese por cualquier medio debe ser registrado en el Sistema Informático de Seguimiento de Casos (SISC) de la DVBA y archivada la constancia física en una carpeta especial, ubicada en la oficina de la DVBA a cargo del Mecanismo.

A fin de ampliar los canales de recepción de inquietudes, se articulará con los canales de reclamos y consultas que poseen los Municipios de Merlo y Morón². En todos los casos los municipios derivan las inquietudes presentadas a la oficina de la DVBA responsable de la implementación del Mecanismo, asimismo informarán los canales directos con la DVBA disponibles para presentar las inquietudes.

1. Vías de Contacto de la Municipalidad de Merlo

Dirección: Avenida del Libertador Gral. San Martín 391, Merlo, Bs As.

Teléfono: (0220) 483-0954 / 7981 / 482-3581

Horarios: Lun. a Vier., de 08:00 a 15:00 hs.

Email: contactomerlogob@gmail.com

Incluir: nombre completo, dirección exacta, teléfono, email y reclamo detallado para que pueda ser derivado de forma correcta al área municipal correspondiente.

Para enviar oficios judiciales: mesadeentradas@merlo.gob.ar

Facebook: [Merlogob](#)

Instagram: [Merlogob](#)

Youtube: [Merlogob](#)

² Ver a través de qué medio se realizan actualmente en Merlo y Morón y como lo implementan.

2. Vías de Contacto de la Municipalidad de Morón

Dirección: Almirante Brown 946 (B1708EFR), Morón, BS.AS.

TE: 11-4489-7777

OIR: 0800-666-6766

Atención al Vecino: Todos los interesados podrán contactarse vía telefónica al 0800-666-6766, de lunes a viernes de 8 a 17 hs., o por correo electrónico a atencion.vecino@moron.gob.ar.

EVALUACIÓN DE INQUIETUDES PRESENTADAS

Siempre que se trate de una inquietud referida al PSI y su ejecución, la misma deberá ser considerada y efectivamente respondida en el marco de este Mecanismo.

RESPUESTA A LAS INQUIETUDES

“Las inquietudes presentadas que sean pertinentes al presente Mecanismo serán respondidas en un lapso no mayor a 10 (diez) días corridos.

La información que se brinde deberá ser relevante y entendible de acuerdo con las características socioculturales de quien consulta. Éste último debe dejar una constancia de haber sido informado y de haber satisfecho su reclamo, la cual será archivada junto con la inquietud presentada.

Las inquietudes deberán ser respondidas por la DVBA y en el caso que no sea posible o de tratarse de una denuncia específica deben ser remitidas a los organismos provinciales pertinentes que puedan resolverla.

En caso de que el reclamo, la sugerencia o la queja no correspondan al caso, no sea posible su consideración y resolución o sean rechazadas, el reclamante será informado de la decisión y de los motivos de esta y cuando corresponda se le orientará acerca de otras posibilidades para su consideración o su resolución. Para ello, se brindará información pertinente, relevante y entendible de acuerdo con las características socioculturales del reclamante. El reclamante deberá dejar una constancia de haber sido informado, la cual será archivada junto con la inquietud presentada”. (Proyecto de “Intervención Integral de la Ruta 6, Anexo IV, PRI, versión borrador, marzo 2021, p. 141)

SOLUCIÓN DE CONFLICTOS

“En caso de que no haya acuerdo entre la DVBA y el demandante, sea por una queja/reclamo rechazado o por no llegar a un acuerdo en la solución a implementar, se arbitrarán los medios y el esfuerzo para alcanzar un acuerdo conjunto entre las partes. Esto puede incluir, entre otros: promover la participación de terceros técnicos u otros estatales, invitar a mesas de diálogo, mediaciones, conciliaciones.

En los casos en los que no sea posible evitar conflictos, DVBA promoverá la negociación y se esforzará en alcanzar la resolución de este de forma que todos los actores involucrados (incluyendo el proyecto) se vean beneficiados con la solución.

Para el caso en el que la queja/reclamo no pueda manejarse en el ámbito del Proyecto, como se mencionó precedentemente, el interesado podrá exponer su reclamo en sede administrativa, y ante los Tribunales de Justicia de la Provincia. En todos los casos, se informará a los interesados que podrán también comunicarse con la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires y se pondrá a disposición sus canales de contacto”.

MONITOREO

“Todo reclamo cerrado con conformidad por parte del reclamante, deberá ser monitoreado durante un lapso razonable de tiempo a fin de comprobar que los motivos de la queja o reclamo fueron efectivamente solucionados.

El plazo estimado para tal fin es de 6 (seis) meses contados a partir de la respuesta y/o solución al reclamo”.

MONITOREO Y EVALUACIÓN

MONITOREO

La implementación del PSI deberá ser monitoreado en forma conjunta por la DVBA y el equipo Municipal responsable de esta tarea. Se deberá valorar, para el caso de la reubicación de las actividades económicas en los puestos ambulantes:

- Adaptación al nuevo espacio de trabajo
- Acceso a servicios sanitarios
- Acceso a agua potable para el desempeño de la actividad
- Accesibilidad de los clientes
- Acceso a lugares para la compra de insumos
- Acceso a lugares de guardado de las instalaciones una vez finalizada la jornada laboral.
- Rentabilidad de la actividad

Respecto a la propuesta de ordenamiento del uso del espacio público por parte de los locales ya instalados, se deberá observar el cumplimiento de los parámetros establecidos por la DVBA y las áreas pertinentes del Municipio de Merlo y Morón y si este ordenamiento permite un mejor desempeño de la actividad comercial y un uso más equitativo del espacio público.

Para el análisis de cada variable se contemplará como referencia la situación previa al reasentamiento, de tal forma que se pueda analizar si el PSI cumple con su objetivo de garantizar que las actividades económicas se encuentren en una situación similar o mejor a la que tenían, previo a la intervención del proyecto.

Se identificarán indicadores para valorar las dimensiones señaladas, y los instrumentos que se aplicarán. La línea de base serán los datos propuestos en este documento en el capítulo metodológico. Allí se realizará un estudio de evolución de la situación comparando ambos momentos.

El análisis de los indicadores permitirá identificar situaciones a mejorar y definir acciones concretas a realizar.

EVALUACIÓN EXPOST

Luego de finalizada la obra, se realizará la evaluación ex post para verificar el resultado de la ejecución del PSI y si la población afectada ha recuperado y/o mejorado las condiciones de sus actividades económicas.

“La evaluación final del Plan será realizada por un profesional o un equipo de profesionales de las ciencias sociales que no hayan estado vinculados con su ejecución. Al efecto se considerará un profesional o equipo que pertenezca a una Universidad local, Organizaciones No Gubernamentales (ONG), o bien consultores independientes o del ámbito privado, acreditando en todos los casos experiencia en la evaluación de procesos de reasentamiento de población

BIBLIOGRAFÍA

- CFI- Departamento de Medio Ambiental y Desarrollo Social, Manual de la CFI para la preparación de un plan de reasentamiento, 2002, CFI
 - BID - Banco Interamericano de Desarrollo, Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias. Serie de Políticas Estratégicas Sectoriales del Departamento de Desarrollo Sostenible, 2006
 - BID - Banco Interamericano de Desarrollo Reasentamiento involuntario en los proyectos del BID, Principios y lineamientos, 1999
 - BID - Banco Interamericano de Desarrollo, Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo. Noviembre 2010
 - BID - Banco Interamericano de Desarrollo, Política de Acceso a la Información. Asesoría de Relaciones Exteriores, Abril 2010
 - Estudio de Impacto Ambiental y Social (EsiAS), Proyecto: Intervención Integral RP N° 6, Provincia de Buenos Aires, República Argentina, Programa de Conectividad y Seguridad en corredores viales de la Provincia de Buenos Aires. Contrato de Préstamo N° 4416 OC-AR, Documento Final, Abril 2021.
 - Estudio de Impacto Ambiental y Social (EsiAS), Anexo IV: Plan de Reasentamiento Involuntario, Proyecto: Intervención Integral RP N° 6, Provincia de Buenos Aires, República Argentina, Programa de Conectividad y Seguridad en corredores viales de la Provincia de Buenos Aires. Contrato de Préstamo N° 4416 OC-AR.
-

**ANEXO: RELEVAMIENTOS AREA OPERATIVA DE
PROYECTO**

**Proyecto:
AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003
TRAMO: RP N° 21 - RP N° 17.
LONGITUD: 7,0 km.
PARTIDOS de Merlo y Morón.**

**PROVINCIA DE BUENOS AIRES
REPÚBLICA ARGENTINA**

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	RELEVAMIENTOS EXPEDITIVOS	3
2.1.	METODOLOGÍA DE LOS RELEVAMIENTOS	3
2.2.	RESULTADOS DE LOS RELEVAMIENTOS REALIZADOS	4
2.2.1	Tipologías de ocupación del Espacio Público (EP).....	4
2.2.2	Resultados obtenidos.....	5
2.3.	CONCLUSIONES DE LOS RELEVAMIENTOS	7
4.	ANEXO 1: FICHA DE RELEVAMIENTO	8
5.	ANEXO 2: SÍNTESIS DATOS RELEVADOS.....	10
6.	ANEXO 3: LOCALIZACIÓN DE PUESTOS CALLEJEROS.....	11
7.	ANEXO 4: REGISTRO FOTOGRAFICO PUESTOS 16_06_21.....	12
8.	ANEXO 5: REGISTRO FOTOGRAFICO AREA OPERATIVA 14_05_2118	

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene una síntesis de los relevamientos expeditivos de la zona de proyecto y su entorno inmediato realizados los días 14/05/21 y 16/06/21 en el marco del "Estudio de Impacto Ambiental y Social (EsIAS) del Proyecto RP 1003

– Pavimentación, Duplicación de Calzada y Colectoras, Tramo: RP N° 21- Estación Merlo Gómez, Provincia de Buenos Aires.

Uno de los objetivos de estos relevamientos fue conocer la necesidad o no de dar cumplimiento a la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario (OP-710) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Estos relevamientos expeditivos permitieron identificar actividades que implican un uso irregular de la zona de camino y que **deberán ser desplazadas** porque el lugar que ocupan hoy en las banquetas, una vez implementado el proyecto, será ocupado por la calzada de la RP1003.

En consecuencia resulta importante tener en cuenta que en el contexto de este proyecto el plan a presentar a que alude la OP-710 se referirá a un **plan para paliar las afectaciones económicas** que sufrirá un grupo de aproximadamente una docena de vendedores informales que desarrollan sus actividades de venta de comidas al paso en forma precaria en las banquetas de la RP1003 y que serán desplazados porque lo que hoy son grandes banquetas de tierra formarán parte de la doble calzada de hormigón proyectada.

Es importante destacar que el proyecto no requerirá de ningún tipo de expropiación ya que **en ningún caso hay viviendas u otro tipo de construcciones consolidadas ocupando la traza de la RP1003**

2. RELEVAMIENTOS EXPEDITIVOS

2.1. METODOLOGÍA DE LOS RELEVAMIENTOS

Se han realizado, los días 14/05/21 y 16/06 21 sendos **relevamientos expeditivos** de la zona de proyecto y su entorno inmediato, con énfasis en una mirada socio- ambiental por tratarse de un área urbana. Asimismo, se realizó la revisión y análisis de información secundaria, cartografía y documentación del proyecto, análisis de imágenes satelitales, análisis de la información provista por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA).

La modalidad de realización fue recorrer la totalidad de la RP1003 a ser intervenida, un primer tramo desde Merlo Gómez hacia la RP 21 en sentido descendente y viceversa en la mano contraria.

El objetivo era observar las dimensiones ya definidas y que se describen en los siguientes acápite (Anexo 1 Ficha de relevamiento y Anexo 2 Síntesis datos relevados) y tomar registro fotográfico de cada puesto de venta ambulante (Anexo 3 localización de puestos callejeros y Anexo 4 Registro fotográfico 16_06_21) y registro fotográfico del entorno de la RP1003 (Anexo 5 Registro fotográfico 16_06_21)

Cabe señalar que no se tomó contacto con las personas que se hallaban trabajando en cada puesto Se diseñó una ficha con el siguiente contenido:

1. Fecha
2. Municipio
3. Referencia fotográfica
4. Tipo de actividad
5. Otro tipo de ocupación del espacio público
6. Ubicación
7. Cantidad de personas trabajando en el puesto
8. Tipo de instalación
9. Materiales predominantes de la instalación
10. Otra información de utilidad

2.2. RESULTADOS DE LOS RELEVAMIENTOS REALIZADOS

2.2.1 **Tipologías de ocupación del Espacio Público (EP)**

Los relevamientos expeditivos permitieron identificar las actividades que hacen uso irregular de la zona de camino y que deberán ser desplazadas. La información recabada tuvo **características básicamente cualitativas**.

Como resultado de los mismos se han identificado **dos tipos de ocupación indebida** del espacio público.

1. **Ocupación de veredas con productos en exhibición y cartelería de publicidad por parte de comercios que cuentan con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada).**

Este tipo de ocupación lo realizan comercios que cuentan con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada).

En los lotes frentistas a la traza, en planta baja, se identificaron actividades económicas ligadas al comercio y a servicios. Se registró que estos comercios exponen sus productos y carteles en el espacio público, ocupando el escaso y precario espacio dedicado al tránsito peatonal. En algunos casos se materializan las veredas, pero en la mayoría esto no sucede. En el caso de los corralones de materiales se observó que usan el espacio público como lugar de acopio de sus mercaderías y otros comercios lo usan

como estacionamientos y para carga y descarga de mercadería.

Entre los comercios identificados se pueden mencionar mueblerías, concesionarias de autos, talleres mecánicos, locales de compra y venta de metales, corralones de materiales, venta de alimento

Se determinó una ocupación indebida del espacio público, dificultando la circulación de los peatones, y tapando en muchos casos con carteles al borde de la RP 1003 la visualización necesaria de los automotores que circulan, potenciando posibilidades de accidentes innecesarios

2. Ocupación de banquetas junto a cinta asfáltica por puestos precarios de venta de comida

Se observaron doce casos de actividades de la economía "informal", asentados en espacios públicos y al borde de la cinta asfáltica. Entre los más destacados: parrillas de venta de choripanes y carne, puestos de venta de tortillas y pan, venta de verdura y fruta, venta de churros. Abastecen a la gente que transita por la Ruta 1003 (camioneros y choferes de colectivos principalmente) y a los vecinos de los alrededores.

Cuentan con infraestructura fija precaria y/o móvil situada en el espacio público, a la vera de la ruta, en la parte hoy usada como banquina.

2.2.2 Resultados obtenidos

- Se identificaron: 1 ocupación en el Partido de Morón y 11 ocupaciones en el Partido de Merlo.
- De este modo, se agruparon las 12 actividades económicas observadas.
 - ✓ Venta de chorizo y carne asada: 4
 - ✓ Venta de chorizo, carne asada, comida elaborada y tortilla: 1
 - ✓ Venta de chorizo, carne asada y comida elaborada: 1
 - ✓ Venta de pan y tortilla: 2
 - ✓ Venta de fruta, verdura y carbón: 1
 - ✓ Puestos cerrados: 3

Tipo de instalación

- Fijas: 10
- Una parte fija y una parte móvil: 1
- Móvil: 1

Materiales predominantes de la instalación

- Chapa y hierro: 6
- Chapa, hierro y madera: 2
- Chapa sola: 2
- Madera sola: 1
- Mesa de hierro, doble parilla y un tronco para sentarse: 1

Cantidad de personas trabajando en el puesto

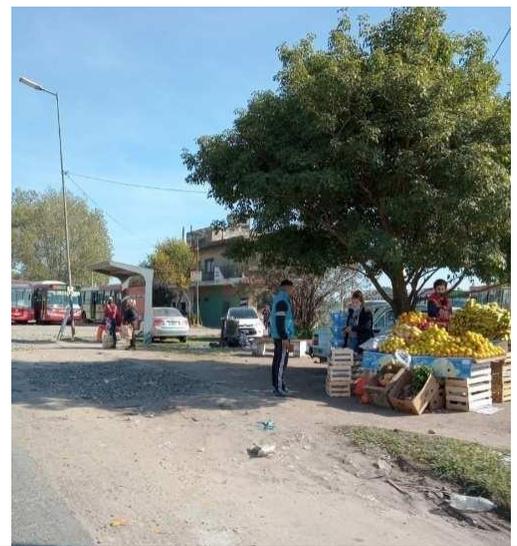
- 4 puestos una persona (1)
- 3 puestos dos personas (6)
- 1 puesto 4 personas (4)
- 3 puestos no se sabe (cerrados)

Se hace notar que pueden faltar algunos puestos que comienzan su actividad en otros horarios, o mantienen discontinuidad, como el caso del puesto de venta de frutas y verduras de la foto de abajo a la derecha, que en este segundo relevamiento no se encontró. En el **Anexo 4** Registro fotográfico se muestran los doce puestos de venta callejera de comida y su ubicación.

Esta aproximación a una caracterización de los potenciales afectados, nos permite concluir que es **población altamente vulnerable, que ha creado su propio empleo, y trabaja en condiciones de infraestructura y mobiliario altamente precario**. Estos casos **no revisten magnitud presupuestaria** en cuanto a compensación frente al monto total de la obra a invertir.



RP 1003 sentido descendente
Puesto de venta de comida
(14/05/21 y 16/06/21)



RP1003 sentido descendente Puesto
móvil de fruta a la vera del camino
(14/05/21) **no** estaba el
16/06/21

2.3. CONCLUSIONES DE LOS RELEVAMIENTOS

Dos líneas de acción a seguir:

- **Liberación del espacio público** de productos en exhibición y cartelería de publicidad por parte de comercios que cuentan con infraestructura construida por detrás de la línea municipal (edificada/consolidada).

En esta categoría se incluyen **los locales a los que, por no contar con información fehaciente, se ha denominado "actividades económicas formales"**, ya que se caracterizan por tener un local donde desarrollan su actividad económica, ocupando el espacio público- en la mayoría de los casos- con los artículos/servicios que ofrecen. Sin embargo, hay que hacer la salvedad de que es altamente probable que la ocupación de los espacios públicos no haya sido autorizada "formalmente" por las autoridades del Municipio.

- **Desplazamiento transitorio hasta la terminación de la obra de los puestos ambulantes** de venta de comida que ocupan futura calzada.

Reubicación definitiva con infraestructura removible, una vez finalizada la obra de ensanchamiento de la RP 1003.

En esta categoría se incluyen **las actividades económicas "informales" y con instalaciones para la venta ambulante** (parrillas de venta de choripanes y carne, puestos de venta de tortillas y pan, venta de verdura y fruta, venta de churros). Su principal característica es la venta al paso (para llevar) con herramientas de trabajo precarias y al aire libre.

En cuanto a la **localización de los puestos callejeros**, se observa en el plano del Anexo 3 que estos se aglutinan en las zonas amanzanadas, donde predominan los usos residencial y comercial y sólo un puesto se ubica en el sector de macizos de grandes dimensiones, sin amanzanar.

4. ANEXO 1: FICHA DE RELEVAMIENTO

Fecha: 16/06/21 Municipio de Merlo Municipio de

Morón Referencia fotográfica

I) Tipo de actividad: *(marcar el número que corresponda)*

- 1. Venta de tortillas
- 2. Venta de pan y tortillas
- 3. Venta de frutas y verduras
- 4. Venta de frutas
- 5. Venta de verduras
- 6. Venta de chorizos asados
- 7. Venta de chorizos y carnesasadas
- 8. Venta de chorizos, carnes asadas y comidas elaboradas
- 9. Venta de comida elaborada
- 10. Venta de churros
- 11. Otras actividades *(describir)*.....

.....
.....

II) Otro tipo de ocupación del espacio público*(marcar el número que corresponda)*

- 1. Parada de regulación de colectivos
- 2. Otro tipo de ocupación *(describir)*.....

.....
.....

III) Ubicación: *(Consignar dirección lo más precisa posible)*

Calle.....
Nº.....
Entre la calle.....y la calle.....

IV) Cantidad de personas trabajando en el puesto (*consignar todas las personas que están desarrollando alguna actividad relacionada: venta, producción, higiene del puesto, higiene de espacio, etc*) Marcar el número que corresponda

1. Una persona
2. Dos personas
3. Tres personas
4. Cuatro personas

5. Cinco personas
6. Más de cinco personas (*Consignar cuántas*).....

V) Tipo de instalación (*marcar el número que corresponda*)

1. Fija
2. Móvil
3. Una parte fija y una parte móvil
4. Otro tipo (*describir*).....

.....
.....
.....

VI) Materiales predominantes de la instalación (*marcar el número que corresponda*)

1. Ladrillo/cemento
2. Ladrillo/cemento/chapa y hierro
3. Chapa y hierro
4. Chapa, hierro, madera
5. Madera sola
6. Chapa sola
7. Otros materiales (*describir*).....

.....
.....

VII) Otra información de utilidad (*describir*).....

.....
.....
.....

5. ANEXO 2: SÍNTESIS DATOS RELEVADOS

RELEVAMIENTO REALIZADO EL 16 DE JUNIO, 2021							
N°	Ubicación	Sentido	Partido	Tipo de Actividad	Cantidad de personas trabajando en el Puesto	Tipo de instalación	Materiales predominantes de la instalación
1	RPN 1003 (e) Turbay y Ferré	Descendente	Morón	Venta de pan y tortilla	1	Una parte fija y una parte móvil	Chapa sola
2	RP 1003 (e) Hortiguera y Santiano	Descendente	Merlo	Venta de chorizos, carnes asadas y comidas elaboradas	1	Fija	Chapa, hierro, madera
3	RP 1003 (e) Medina y Sivori	Descendente	Merlo	Venta de frutas, verduras y carbón	1	Fija	Chapa y hierro
4	RP 1003 (e) Zelada y Soberanía	Descendente	Merlo	Venta de chorizos y carnes asadas	4	Móvil	Mesa de hierro y doble parrilla y un tronco para sentarse
5	RPN° 1003 (e) Soberanía y Tierra del Fuego	Descendente	Merlo	Venta de chorizos y carnes asadas	2	Fija	Chapa y hierro
6	RP 1003 (e) Mexico y Venezuela	Descendente	Merlo	Sin Actividad	SIN DATO	Fija	Chapa y hierro
7	RP 1003 (e) Colombia y Ecuador	Descendente	Merlo	Venta de pan y tortilla	2	Fija	Chapa y hierro

ESIAS PROYECTO:

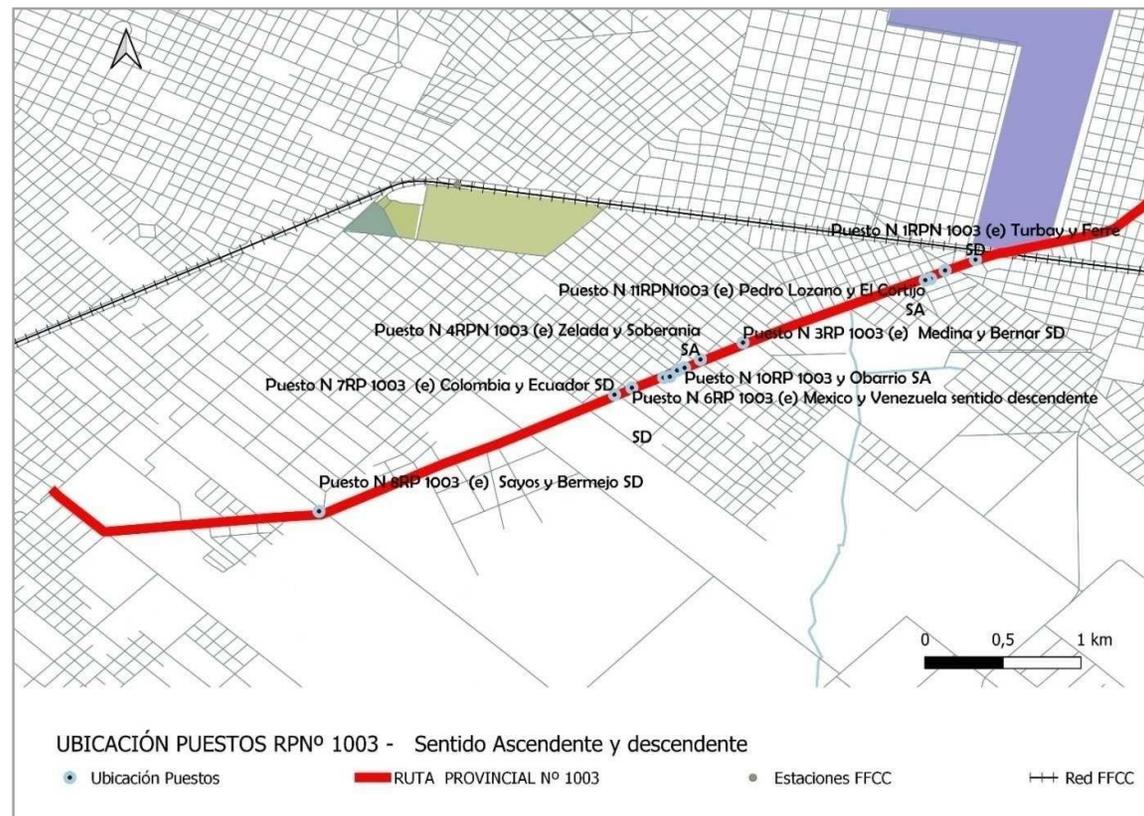
**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

8	RP 1003 (e) Sayos y Berméj	Descendente	Merlo	Sin actividad. Venta de chorizos, carnes asadas y comidas elaboradas.	SIN DATO	Fija	Madera sola
9	RPN ^a 1003 y Obarrio	Ascendente	Merlo	Cerrado Kiosco	SIN DATO	Fija	Chapa sola
10	RP 1003 y Obarrio	Ascendente	Merlo	Sin actividad	SIN DATO	Fija	Chapa y hierro
11	RPN1003 (e) Pedro Lozano y El Cortijo	Ascendente	Merlo	Venta de chorizos y carnes asadas. Puesto frente a su casa.	1	Fija	Chapa y hierro
12	RPN1003 (e) Pedro Lozano y El Cortijo	Ascendente	Merlo	Venta de tortillas, chorizos, carnes asadas y comidas elaboradas.	2	Fija	Chapa, hierro y madera

EsIAS PROYECTO:

RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ. PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA

6. ANEXO 3: LOCALIZACIÓN DE PUESTOS CALLEJEROS



EsIAS PROYECTO:

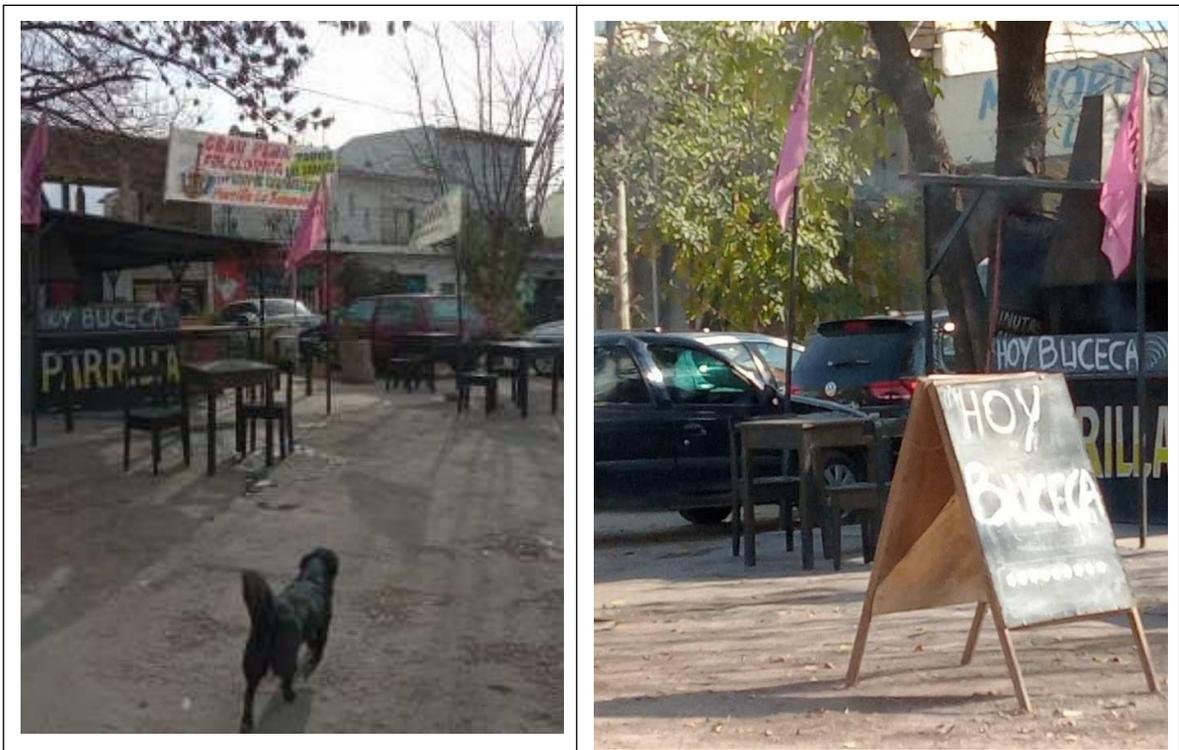
**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

7. ANEXO 4: REGISTRO FOTOGRAFICO PUESTOS 16_06_21

Puesto N° 1: Ubicación: RPN° 1003 (e) Turbay y Ferré



Puesto N° 2: Ubicación: RPN° 1003 (e) Hortiguera y Santiano



EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

Puesto N° 3: Ubicación: RPN° 1003 (e) Medina y Sívori



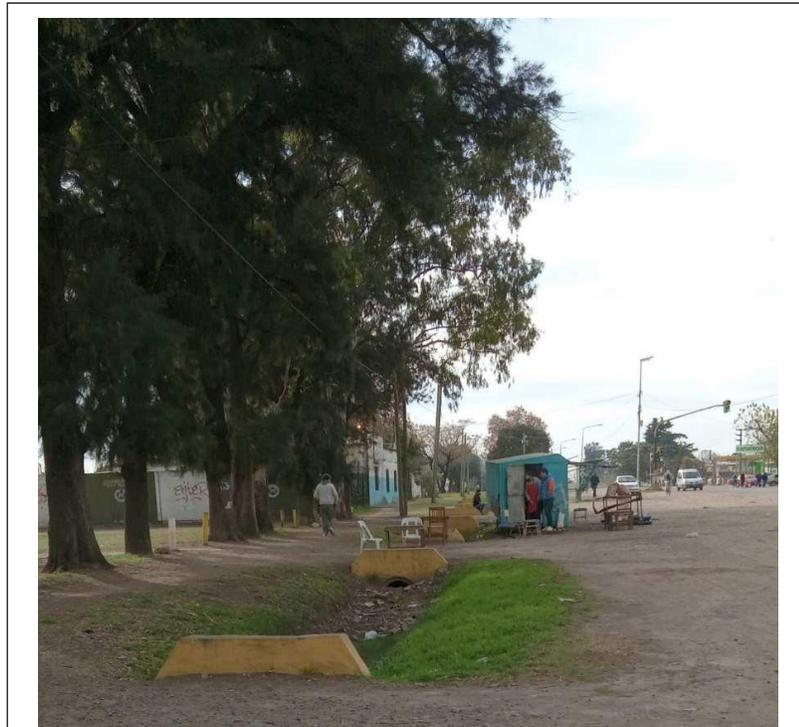
Puesto N°4: Ubicación: RPN° 1003 (e) Zelada y Soberanía



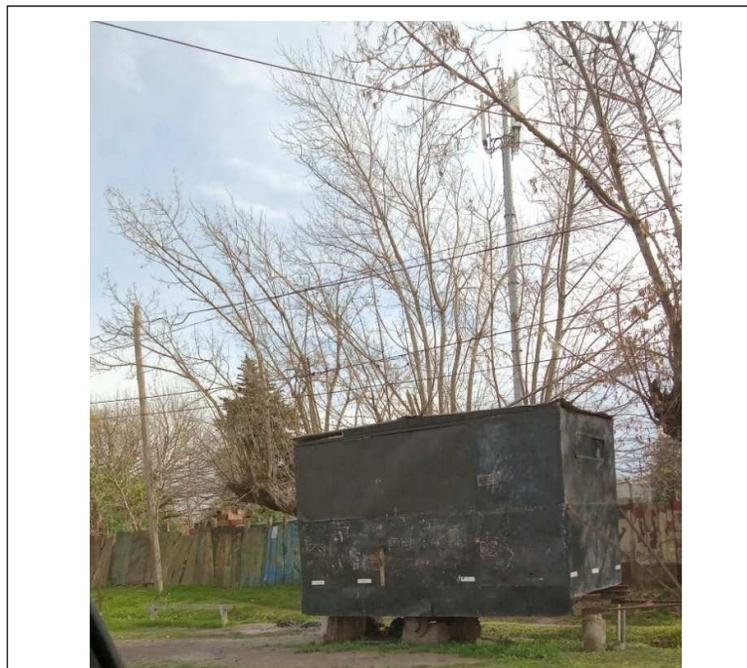
EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

Puesto N°5: Ubicación: RPN° 1003 (e) Soberanía y Tierra del Fuego



Puesto N°6: Ubicación: RPN° 1003 (e) México y Venezuela



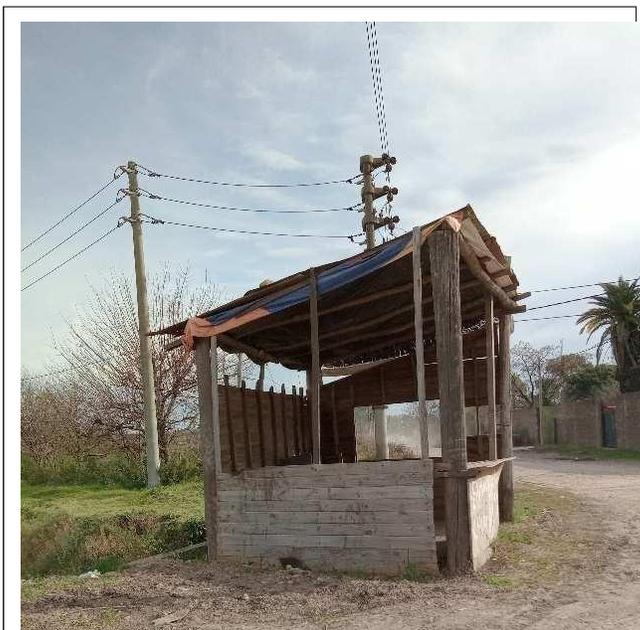
Puesto N°7: Ubicación: RPN°1003 (e) Colombia y Ecuador

EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



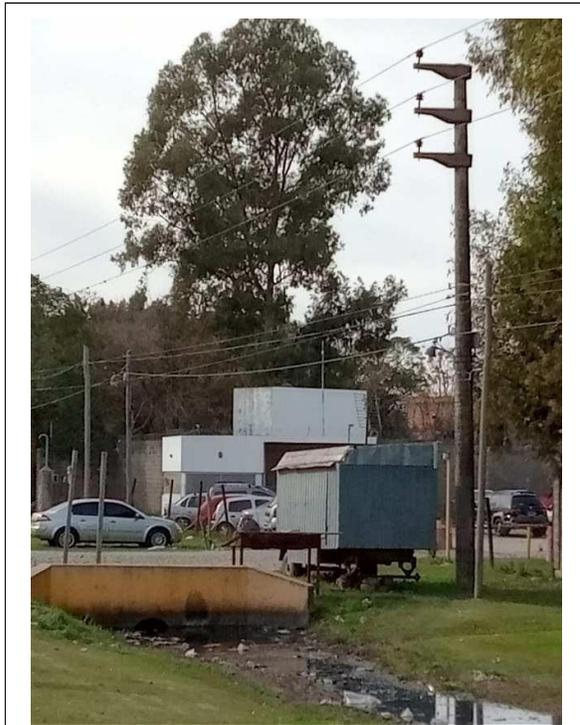
Puesto N°8: Ubicación: RP 1003 (e) Sayos y Bermejo



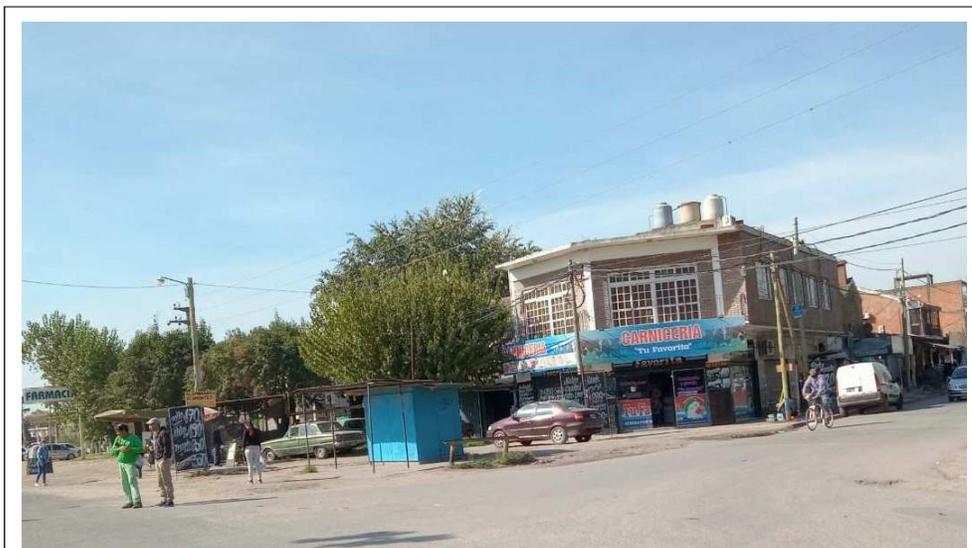
Puesto N° 9: Ubicación: RPN° 1003 (e) Batalla de Ayohuma y Obarrio

ESIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



Puesto N° 10: Ubicación: RPN°1003 y Obarrio



Puesto N° 11: Ubicación: RPN°1003 (e) Pedro Lozano y El Cortijo

EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



Puesto N° 12: Ubicación: RPN1003 (e) Pedro Lozano y El Cortijo



EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

8.

ANEXO 5: REGISTRO FOTOGRAFICO AREA OPERATIVA 14_05_21

REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL AREA DE INFLUENCIA PUNTUAL (14 de mayo de 2021)

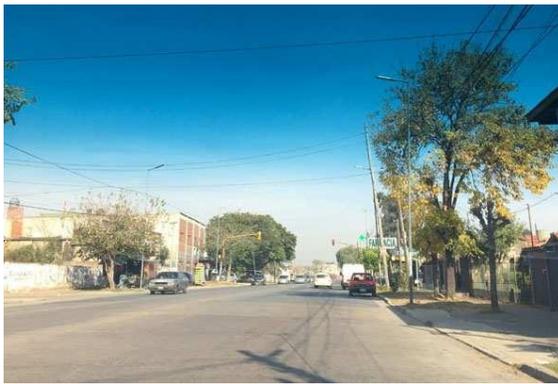
**USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO SOBRE LOS BORDES DE LA RUTA E
INTRUSIÓN DEL DERECHO DE VIA ACTUAL**



F 1. Pza Combatientes de Malvinas y Callao, en Castelar a 1km de Estación Merlo Gómez



F2. Pza Combatientes de Malvinas y Callao, en Castelar a 1km de Estación Merlo Gómez



F.3 RP 1003 en Castelar hacia Merlo (4 carriles)



F.4 RP 1003 en Castelar hacia Merlo (4 carriles)

EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F.5 Hacia el cruce de Vías en Estación Merlo Gómez y RP1003(Fin de ruta con 4 carriles)



F.6 Cruce de Vías en Estación Merlo Gómez y RP1003



F.7 Estación Merlo Gómez



F.8 Obras ferroviarias en Estación Merlo Gómez y RP1003

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F9. Stevenson y Callao (Comienza tramo de 2 carriles)

F10. Stevenson y Callao . Boulevard ferroviario



F11. RP1003 hacia el Oeste , 2 carriles -Tránsito intenso en ambos sentidos

F12. RP1003 hacia el Oeste , 2 carriles y estacionamiento sobre DV

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F.13 Estación de servicio de GNC



F.14 Tipo de refugio para pasajeros de colectivos



F.15 Tipo de refugio para pasajeros de colectivos . Se observa además comercio y estacionamiento



F.16 Tipo de refugio para pasajeros de colectivos

EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

	
<p>F.17 Tipo de refugio para pasajeros decolectivos.</p>	<p>F.18 Tipo de refugio para pasajeros decolectivos.</p>
	
<p>F.19 Tipo de refugio para pasajeros decolectivos.</p>	<p>F.20 Tipo de refugio para pasajeros decolectivos.</p>

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



**F.21 Callao y Stevenson ,
estacionamiento de colectivos**



**F.22 Estacionamiento de vehículos sobre
DV**



**F.23 Ocupación de DV como
depósito de productos comerciales
y estacionamiento**



**F.24 Ocupación de DV para exposición
de productos comerciales y
estacionamiento**

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F.25 Uso de suelo mixto con comercio, industrias, depósitos

F.26. Establecimiento de culto y comercios



F.27 Servicios para el automotor. Anuncios sobre DV

F.28 Servicios para el automotor- Anuncios sobre DV

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F.29 Servicios para el automotor-Anuncios sobre DV



F.30 Servicios para el automotor-Anuncios sobre DV



F.31 Servicios para el automotor Gomería y tapicería de autos



F.32 Servicios para el automotor .Venta de Baterías y otros accesorios

EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



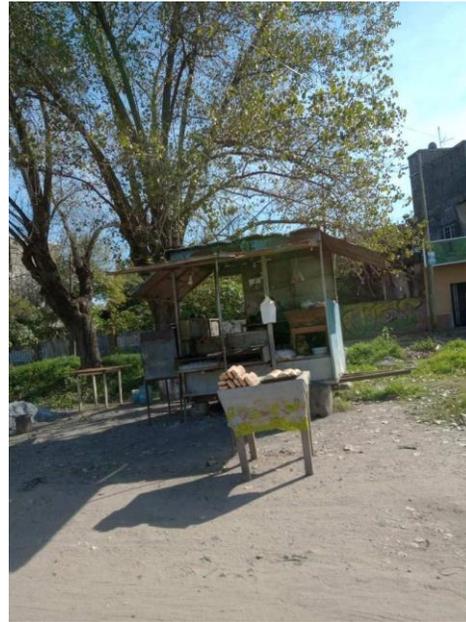
F.33 Servicios para el automotor y estacionamiento



**F.34 Servicios para el automotor .
Anunciosobre DV. Semáforo**



**F.35 Puesto de venta de frutas
en Stevenson y Callao**



**F.36 Venta de pan casero sobre derecho
de vía (DV)**

EsiAS PROYECTO:

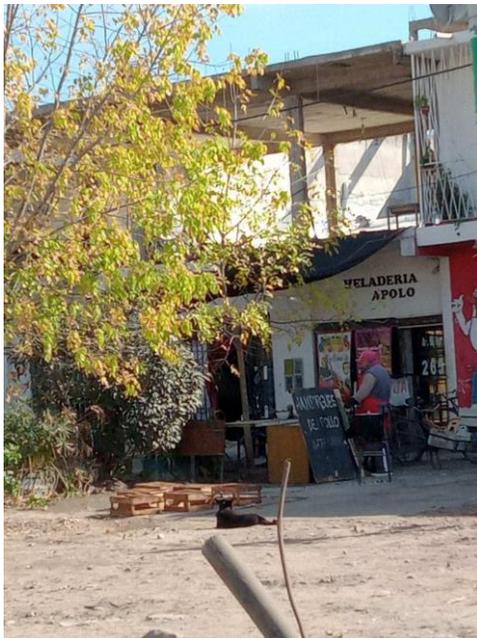
**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F.37 Venta de comidas sobre el derecho de vía (DV)



F.38 Puesto de comidas al aire libre sobrederecho de vía (DV)



F.39 Venta de comidas y expansión sobre el DV



F.40 Puesto de venta de comidas sobre el DV

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

	
<p>F. 41 Venta de verduras sobre el DV</p>	<p>F.42 Maderera , acopio y estacionamiento sobreDV</p>
	
<p>F.43 Corralón de materiales. Carga y descarga sobre DV</p>	<p>F.44 Maderera , acopio y estacionamiento sobreDV- RSU acumulados</p>

EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



**F. 45 Compra-Venta de muebles
y sanitarios usados.**



**F.46 Compra-Venta de objetos
usados-Gomería sobre DV**



**F.47 Obra de acceso del futuro
Parque Industrial de Merlo**



F.48 Acceso Mercado de frutos

EsIAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**



F.49Otros equipamientos de ruta



F.50Terrenos vacantes de gran extensión sobre Av Bella Vista y Montes de Oca



F.51Cementerio Santa Mónica sobre AvMontes de Oca



F.52Cementerio Santa Mónica sobre Av Montes de Oca



EsiAS PROYECTO:

**RP1003 - PAVIMENTACION, DUPLICACION DE CALZADA Y COLECTORAS TRAMO: RP N° 21 - ESTACIÓN MERLO GÓMEZ.
PROVINCIA DE BUENOS ARES. REPÚBLICA ARGENTINA**

<p>F. 53 Mal estado del pavimento en AvMontes de Oca</p>	<p>F. 54 Camión con residuos de poda hacia elEcopunto sobre RP1003</p>
	
<p>F. 55 Relleno de terreno frente al Ecopunto</p>	<p>F. 56 Ecopunto sobre RP1003 (Separación de restos de poda, áridos)</p>
	
<p>F. 57 Ecopunto sobre RP1003 (Separación de restos de poda, áridos)</p>	<p>F. 58 Semáforo frente a Ecopunto sobre RP1003</p>

BIBLIOGRAFIA

ADARO, ROBERTO (2018). Cuencas metropolitanas de Buenos Aires: Los casos del Río Matanza-Riachuelo y el Río Reconquista. Serie: Radiografías metropolitanas N°4. 12/03/2018. Centro de Estudios Metropolitanos (CEM)

ARGENTINA/ BID; Guía de Formulación de proyectos, Plan de Servicios Básicos Municipales (PSBM)

ARGENTINA; INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS –INDEC: Censos Nacionales de Población, Vivienda y Hogares, 1991, 2001 y 2010.

AUGE, M. (2004). Regiones hidrogeológicas de la República Argentina y provincias de Buenos Aires, Mendoza y Santa Fe.

BARROS Vicente (2015). Estudio de los Cambios Climáticos observados en el clima presente y proyectados a futuro en la República Argentina. Aspectos regionales. Comunicación Nacional de la República Argentina a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático.

BID (2010). Política Operacional de Acceso a Información del BID, OP 102.

BID (2010). Política Operacional de Equidad de Género en el Desarrollo del BID, OP 761.

BID (2016). Consultas Públicas con Sociedad Civil: Guías para Agencias Ejecutoras Públicas y Privadas. F Milano y A. Sanhueza.

BID (2016). Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento Salvaguardias del BID, OP 703.

BONFIGLIO Juan Ignacio, SALVIA Agustín, VERA Julieta (2020). Deterioro de las condiciones económicas de los hogares y desigualdades sociales en tiempos de pandemia. Observatorio de la Deuda Social, Universidad Católica Argentina.

BURGUEÑO, G. (s/f). Elementos para el Plan de Manejo del Área Natural Protegida Dique Ing. Roggero. La Reja, Partido de Moreno, Provincia de Buenos Aires, República Argentina.

BURKART, R.et al. (1999). Eco-regiones de la Argentina. Programa de desarrollo institucional, componente de política ambiental, Administración de Parques Nacionales.

C.F.I (2011). Convenio De Cooperación Técnica “Plan Particularizado de Ordenamiento Urbano y Territorial para el Borde Metropolitano Asociado a Corredores Concéntricos de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. Exp. N° 10727 28 01. Informe Final. Universidad Nacional de La Plata. Dirección de Asuntos Municipales.

CABRERA, A.L. Y A. WILLINK. 1980. Biogeografía de América Latina. Secretaría General de la OEA. Serie Biología. Monografía N° 13 Washington.

CABRERA, ÁNGEL L. 1971. Fitogeografía de la República Argentina. Boletín de la Sociedad Argentina de Botánica. Vol. XIV, N°1-2. Pp. 144.

CANTER, L.W. “Manual de Evaluación de Impacto Ambiental. Técnicas para la elaboración de estudios de impacto.” Segunda Edición. Mc Graw-Hill, Colombia,

1998.

CIOCCA, SARA; GUARESTI, MARIA ELENA., “ Estudio de Evaluación de Impacto ambiental y Plan de Gestión Ambiental del "Proyecto Ejecutivo para la Provisión de Agua Potable, Entorno Hermoso Campo, provincia de Chaco, República Argentina” 1.EE.822 DNPRI, 2021

COMADIRA, GUILLERMO, TAGLIANETTI, ESTEBAN F., THEA, FEDERICO G. (2021). Normas esenciales de la Administración Pública, Provincia de Buenos Aires

CONESA FERNANDEZ, VITORA. “Guía Metodológica para la evaluación del impacto ambiental” Ediciones Mundi Prensa, 1995.

DIRECCIÓN NACIONAL DE RELACIONES ECONÓMICAS CON LAS PROVINCIAS, SUBSECRETARÍA DE RELACIONES CON PROVINCIAS MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN (2014). Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (2007). Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales – MEGA II. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios – Secretaría de Obras Públicas

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE SERVICIOS PÚBLICOS DE AGUA Y CLOACAS (2014). Plan Estratégico de Agua y Saneamiento de la Provincia de Buenos Aires. Subsecretaría de Servicios Públicos. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires.

DONZA Eduardo (2020). Escenario laboral del área metropolitana de Buenos Aires en tiempos de cuarentena. Observatorio de la Deuda Social Argentina, Universidad Católica Argentina.

GUARESTI, MARIA ELENA, Evaluación de Impacto ambiental y Plan de Gestión Ambiental del "Proyecto ejecutivo de red de Fibra Optica troncal homogénea multiservicio (260 km), ALTEC SE , Provincia de Río Negro, Argentina 2020.

HERRERO, A. ET AL. (2018). Vulnerabilidad social, amenazas y riesgos frente al cambio climático en el Aglomerado Gran Buenos Aires. DOCUMENTO DE TRABAJO N°172. CIPPEC. Programa de Ciudades Área de Desarrollo Económico.

INTA – INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA AGROPECUARIA. Atlas de Suelos de la República Argentina.

I PROFESIONAL (2020). Golpe de la pandemia: la UCA estima que hay un millón de nuevos desocupados.

MATEUCCI, S. (2012). Capítulo 12. Ecorregión pampa. Ecorregiones y Complejos Ecosistémicos Argentinos. Orientación Gráfica Editora S.R.L

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL (s/f). Instituto Nacional de Asuntos Indígenas (INAI) – Información Estadística.

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PUBLICOS, PROV. BUENOS AIRES. (2020) Atlas. Cuencas hídricas ambientales de la provincia de Buenos Aires. Etapa 1.

MORRÁS, HÉCTOR J. M. Ambiente físico del Área Metropolitana

PEREYRA, F. (2012). Suelos de la Argentina. Ed. SEGEMAR-AACS-GAEA, ANALES N° 50, Buenos Aires. Ilustraciones y cuadros. ISSN 0328-2325. Suelos.

PEREYRA, F. (2018). Geomorfología de la Provincia de Buenos Aires. Instituto de

Geología y Recursos Minerales, Servicio Geológico Minero Argentino. Serie Contribuciones Técnicas – Ordenamiento territorial N°9. Buenos Aires.

PROGRAMA DE ESTUDIOS DEL CONURBANO.UNDAV (2016). Atlas del conurbano bonaerense

RINGUELET, R.A. 1961. Rasgos fundamentales de la zoogeografía de la Argentina. Physis 22(63):151-170.

SCHWEITZER, Mariana (2008). El ferrocarril y su contribución a la integración territorial. Transporte inclusivo y transporte selectivo. Territorios conectados, territorios excluidos. Centro de Estudios Urbanos y Regionales. CONICET.

TOBIAS, MELINA AYELEN (2018) Conflictos y territorios hidro-sociales en el Area Metropolitana de Buenos Aires. Revista del CESLA, núm. 23, pp. 197-218, 2019

- **SITIOS WEB**

- Aguas y Saneamientos Argentinos – AYSA
[<https://www.aysa.com.ar/>]
- Atlas Ambiental de Buenos Aires
[<https://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/>]
- Servicio Geológico Minero Argentino - SEGEMAR
[<http://www.segemar.gov.ar/>]
- CITES
[<https://www.cites.org/>]
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires
<http://www.vialidad.gba.gov.ar>
- Gestión de Información Hidrológica – ACUMAR
[<http://www.bdh.acumar.gov.ar/bdh3/>]
- Gobierno de la provincia de Buenos Aires
[<https://normas.gba.gob.ar/>]
- Google Earth
[<https://www.google.com.ar/intl/es/earth/>]
- Google Maps
[<https://maps.google.com.ar/>]
- Google Street View
[<https://www.instantstreetview.com/>]
- GEOInfra
[<http://www.geoinfra.minfra.gba.gov.ar/index.php>]
- Infoleg
[<http://www.infoleg.gob.ar/>]

- Instituto del Conurbano
[<https://www.ungs.edu.ar/ico/ico>]
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina -INDEC
[<http://www.indec.gov.ar>]
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria - INTA[<http://www.inta.gov.ar>]
- Instituto Nacional de Estadística y Censos[<https://www.indec.gob.ar/>]
- Instituto Nacional de Asuntos Indígenas
[<https://www.argentina.gob.ar/derechoshumanos/inai>]
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria
[<https://www.argentina.gob.ar/inta>]
- Municipalidad de Morón
<http://www.moron.gov.ar/>
- Municipalidad de Merlo
<https://www.merlo.gov.ar/>
- Observatorio del Conurbano Bonaerense
[<http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/>]
- Servicio Meteorológico Nacional
[<https://www.smn.gob.ar/>]
- Sistema de Análisis Territorial Ambiental – SATA
[<http://sata.opds.gba.gov.ar/mp/index.php?>
]

Visor SIG GeoINTA [<http://visor.geointa.inta.gob.ar/>]



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
2023 - Año de la democracia Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL (EIAS) DE PROYECTO DE OBRA
"AMPLIACIÓN RUTA PROVINCIAL N° 1003". Partidos de Merlo y Morón.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 283 pagina/s.