

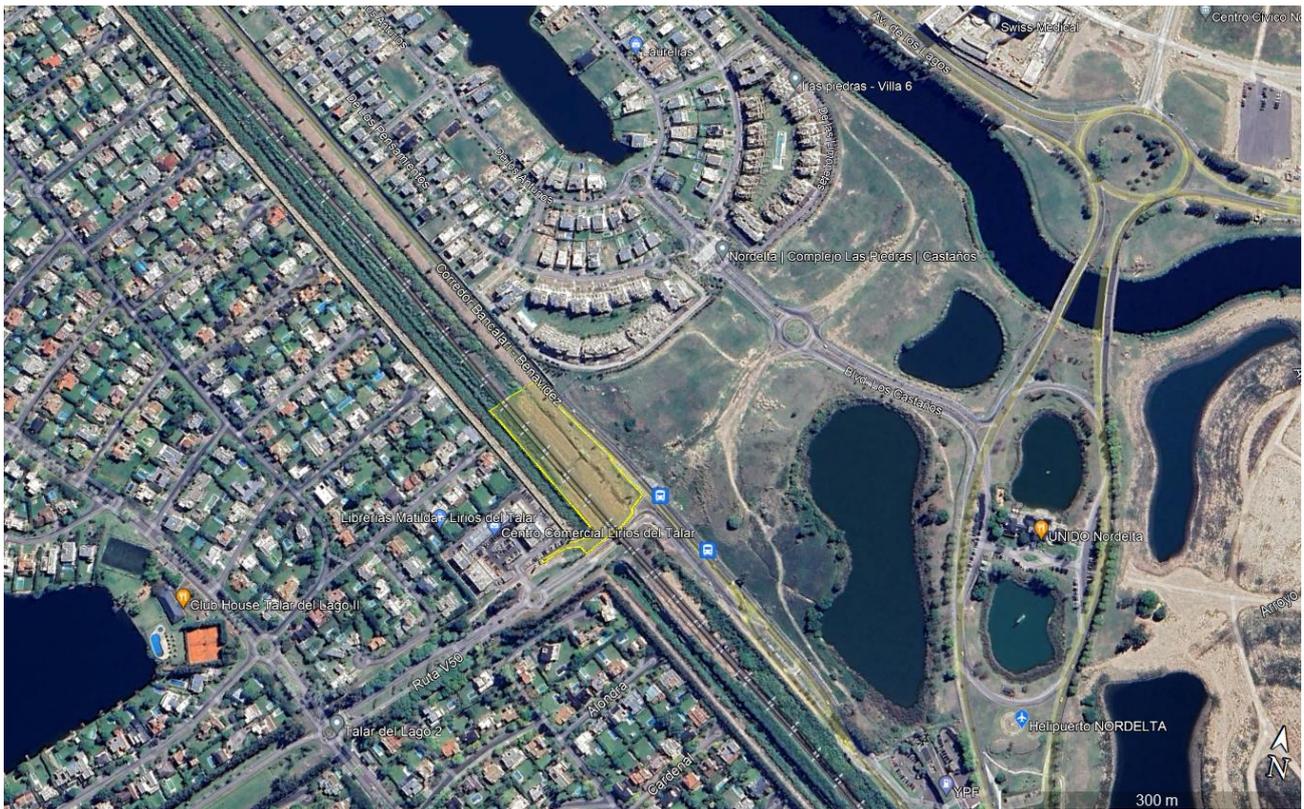
ANEXO I

El presente analiza el proyecto “**NUEVA ESTACIÓN FFCC ENTRE PACHECO Y BENAVIDEZ- LINEA MITRE, RAMAL ZÁRATE**”, a ejecutarse en el Partido de Tigre de la Provincia de Buenos Aires; y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EsiA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.), en el marco del expediente: EX-2023-20175480- -GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO *(transcrita del EsiA)*

Esta nueva estación se ubicará entre las estaciones existentes de General Pacheco y Benavidez en la localidad de Gral. Pacheco, Partido de Tigre.

La siguiente imagen (polígono amarillo) corresponde al polígono operativo de la obra:



Las coordenadas aproximadas de la obra son 34°26'17.49" S 58°38'49.93" O.

Teniendo en cuenta los impactos usuales de la etapa constructiva para este tipo de obras (molestias a la población por ruido y polvo, etc.) Se consideran parte del **área de influencia**

directa los barrios más cercanos a la futura estación. Se trata de los barrios cerrados: Talar del Lago I y II (y el Centro Comercial Los Lirios) y Barrancas de San José al sur de las vías y, Los Castaños y la continuación territorial de tal barrio hasta el límite de Nordelta, localidad de la que forma parte. Los barrios cerrados Talar del Lago I y II pertenecen a la localidad de General Pacheco.

Para la definición del **área de influencia indirecta** se considera al territorio donde reside la población beneficiaria, potenciales usuarios de la futura estación y de las mejoras que la nueva estación ofrece. En este sentido se considera a todo el partido de Tigre y en especial a las localidades más cercanas a la nueva unidad de trasbordo: General Pacheco, Nordelta, Troncos del Talar y Las Tunas.

El proyecto tiene el objetivo de brindar un nuevo acceso al servicio de transporte ferroviario ligado al Ramal Villa Ballester - Zarate, perteneciente a la Línea Mitre, para ofrecer mejores condiciones de transbordo a la población del Partido de Tigre en general y de las localidades de General Pacheco y Nordelta en particular.

La ubicación de la nueva estación fue consensuada entre ADIF, Municipio de Tigre y Trenes Argentinos Operaciones, contemplando las mejores condiciones del sitio en relación a las variables técnicas y socio ambientales.

Descripción técnica

Los trabajos a ejecutar consisten en la construcción de una nueva estación ferroviaria en la Línea Mitre – Ramal Zárate, entre las actuales estaciones Pacheco y Benavidez; específicamente se ubicará desde la intersección de la calle del túnel del Talar del Lago y una longitud de 150 m en dirección Noroeste, paralela al corredor Bancalari Benavidez, en el Municipio de Tigre en la Provincia de Buenos Aires.

La Nueva Estación contará con:

- Dos andenes laterales, cada uno de ellos de 150 m de longitud y un ancho de 3 m.
- Dos accesos con el objetivo de, por un lado, conectar funcionalmente el centro comercial Los Lirios con el acceso a la estación; y por el otro, vincular la vereda y parada de colectivos del corredor Bancalari-Benavidez al otro acceso del lado Nordelta.
- Rampas y escaleras en ambos accesos principales. En el acceso que da hacia el lado barrio Nordelta (corredor Bancalari – Benavidez) y en el segundo acceso, que da al centro comercial Los Lirios. Además, se utilizarán estos caminos para complementar el sistema de rampas accesibles que posibilitan circular de un andén a otro usando el bajo nivel peatonal existente.
- Cubiertas de andenes (Refugios). 60 m lineales en andén descendente y 52 m en andén ascendente.
- Instalación de iluminación.
- Instalaciones eléctricas necesarias para el funcionamiento de la estación (cableados, tableros, etc.)
- Instalaciones sanitarias (provisión de agua para baños y lavado de andenes, desagües cloacales y sistema de tratamiento de aguas servidas, desagües pluviales)
- Nuevos edificios:

- En el andén descendente: una Boletería, un grupo sanitario público, edificio operativo, sala de vigilancia, depósito de limpieza, sala de tableros, sala de tanques cisterna y bombas.
- En el andén ascendente: un Módulo de Control SUBE, un grupo sanitario público, sala de depósito, sala de tableros.
- Parquización (limpieza y movimiento de suelos, sembrado de césped, plantación de árboles y arbustos)

Se realizará también el análisis hidrológico e hidráulico con el objetivo de garantizar un correcto desagüe de las obras a ejecutar y evaluar la influencia de las mismas en su zona de emplazamiento, de modo de evitar impactos negativos que repercutan en el normal escurrimiento del sector. Para ello se realizará la verificación de alcantarillas transversales a la vía, puentes y cunetas. Se entubará un sector del canal norte para un fácil acceso a la estación.

También se incluyen todas las tareas preliminares necesarias para acondicionar el sitio de la obra. Se destacan la instalación de cercos de obra y obrador, los retiros, demoliciones y limpieza integral del sitio de intervención, instalación de carteles de obra y la conexión de luz de obra.

Debido a la situación planialtimétrica existente en la cual existen zonas “bajas”, depresiones o diferencias con respecto al nivel de proyecto, se realizarán distintos rellenos y excavaciones del terreno natural con la finalidad de constituir los espacios necesarios para las futuras instalaciones (zapatas para los andenes y abrigos, accesos, edificios y parquización). Para tal fin, se utilizará suelo calcáreo seleccionado (Tosca) limpio y seco, sin cascotes, piedras ni residuos orgánicos, ejecutando el apisonado correspondiente.

II. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES (transcritos del EsIA)

Aire: Generación de emisiones gaseosas y material particulado. La operación de los equipos de construcción, así como los vehículos de combustión interna pueden generar emisiones puntuales de monóxido de carbono, dióxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, dióxido de azufre y óxidos nitrosos, las cuales pueden modificar la composición del aire de la atmósfera. Dado que el efecto sobre la atmósfera se limitará a las inmediaciones de las zonas de operación, la extensión ha sido determinada como puntual. En relación a la generación de material particulado, se prevé en relación a todas las actividades constructivas, pero resultará más significativo en relación al movimiento de suelos (excavaciones, relleno y compactación), a las tareas de preparación del terreno, parquización y montaje y operación de obradores. Frente a la ocurrencia de un evento de contingencia como un incendio, la afectación sobre la calidad del aire será alta pero fugaz y de extensión local.

Suelo: Para la materialización de las obras se prevén actividades de movimiento de suelos. Se generará la pérdida de la cobertura vegetal. Esto expondrá a las superficies afectadas a procesos de erosión y empobrecimiento. Para algunas actividades se llevarán a cabo excavaciones involucrando a capas más profundas. Así el principal efecto negativo sobre el suelo será la sepultación y compactación del mismo. Vale mencionar que la mayor parte de las actividades se dan en terreno ferroviario, es decir con una alteración previa significativa.

En las zonas de las obras podrán ocurrir contingencias asociadas a derrames de combustibles o productos químicos que producirán contaminación del suelo.

Agua subterránea: En el área de influencia directa no se registran cursos de agua de gran importancia, solo se encuentran zanjas de desagüe pluvial, por lo que no habrá afectación sobre el agua superficial. A su vez, el proyecto contará con un diseño adecuado para que no exista ningún tipo de interferencias en el drenaje en caso de lluvias. Vale destacar en este sentido que se entubará un sector del canal norte para un fácil acceso a la estación. Durante la etapa de construcción, en relación a operaciones de obrador puede demandarse agua. En las zonas de obrador y de las obras podrían ocurrir contingencias asociadas a derrames de combustibles o productos químicos que producirían la afectación del suelo, pasando por el subsuelo, contaminando agua subterránea

Fauna: Durante el desarrollo de todas las actividades constructivas, aunque con mayor probabilidad en relación a la operación del obrador y desarrollo de obras civiles, se producirán ruidos y vibraciones que podrán afectar a este grupo, provocando principalmente el ahuyentamiento de aves y la alteración de su hábitat y comportamiento.

Vegetación: Las tareas de montaje del obrador y limpieza del terreno implican la remoción de cobertura vegetal. La zona de obra al ser un espacio ferroviario se encuentra en su mayor parte alterada. No obstante, entre el sector propiamente destinado a las obras civiles se registra cobertura de herbáceas y cañas silvestres.

Población: Las obras, instalaciones y acciones a ser desarrolladas para la construcción de la Nueva Estación podrán impactar sobre la población directamente relacionada con las mismas, afectando negativamente con ruidos molestos, polvo en el ambiente (generando alteraciones en la salud o suciedad en viviendas, veredas e instalaciones en general) y alteraciones en la vida cotidiana de los vecinos directos a los sitios de obra propuestos.

Mercado de trabajo: La demanda y contratación de mano de obra durante la etapa de construcción puede generar impactos positivos en el mercado de trabajo en general, ya que la obra prevé la contratación de 40 trabajadores/as aproximadamente. La posible ocurrencia de accidentes o contingencias laborales podrían impactar negativamente sobre la salud y/o seguridad de los trabajadores/as, aunque la probabilidad de ocurrencia de las mismas sea baja a partir de la aplicación de las medidas de salud y seguridad ocupacional correspondientes por parte de la empresa contratista.

Circulación e infraestructura vial: Debido al movimiento y circulación de vehículos, equipos y maquinarias asociadas a las obras es posible prever interferencias en la normal circulación vial. La entrada y salida de vehículos de diverso porte con el arribo de materiales, insumos, personal puede provocar interferencias puntuales en las vías de acceso.

Circulación peatonal: Durante el desarrollo de obras no se prevén afectaciones sobre la circulación peatonal siendo que no se registran en la actualidad arterias formales o informales destinadas a tal fin que se vean afectadas por el área operativa del proyecto.

Servicio de transporte público: Una de las premisas más importantes del proyecto definida en el Pliego es que debe sostenerse el funcionamiento del servicio ferroviario de pasajeros de la Línea Mitre del Ramal Villa Ballester - Zarate durante la etapa constructiva de la nueva estación. Por otra parte, durante la etapa de obra no se esperan afectaciones directas sobre las paradas de colectivos existentes linderas al área operativa.

Usos comerciales: Las demandas de insumos, materiales, servicios de la obra pueden llegar a provocar una mejora en la actividad comercial e industrial. En la etapa de operación del proyecto, la actividad comercial puede verse impactada positivamente teniendo en cuenta la presencia de un nuevo centro de transbordo con mayor movimiento de población por la zona.

Patrimonio cultural físico: Según los antecedentes analizados, no se cuenta con registro de la existencia de sitios arqueológicos, paleontológicos o de patrimonio cultural físico en la zona de obra proyectada.

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O PREVENCIÓN DE IMPACTOS (transcritas del EsIA)

Se establecen medidas para cada uno de los siguientes tópicos

1. Gestión de permisos y habilitaciones
2. Gestión de interferencias
3. Diseño y funcionamiento del obrador
4. Comunicación
5. Circulación y operación de vehículos y maquinarias
6. Minimización de afectaciones sobre la movilidad
7. Gestión de residuos y efluentes líquidos
8. Gestión de vectores de enfermedades
9. Minimización de emisiones gaseosas y ruido
10. Desmonte y desmalezado
11. Contratación de mano de obra local y adquisición local
12. Protección del patrimonio cultural
13. Control de aspectos de seguridad e higiene
14. Prevención y control de contingencias
15. Abandono y cierre de obra
16. Puesta en marcha y operación de la nueva estación

IV. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL. (transcrito del EsIA)

Programa de seguimiento y control ambiental

Subprograma de seguimiento de las medidas de mitigación y del PGAS

Subprograma de gestión de permisos y habilitaciones

- Subprograma de capacitaciones al personal
- Programa de monitoreo
 - Subprograma de monitoreo y control de ruidos
 - Subprograma de monitoreo de suelos
- Programa de contingencias ambientales
- Programa de difusión, comunicación y atención ciudadana
 - Subprograma de gestión de la demanda ciudadana
- Programa de manejo ambiental y social del obrador
- Programa de gestión de interferencias
- Programa de manejo y disposición de residuos y efluentes líquidos
 - Subprograma para el manejo y disposición final de los residuos sólidos
 - Subprograma para el manejo y disposición final de los residuos especiales
 - Subprograma para la gestión de los efluentes líquidos
- Programa de manejo de sustancias peligrosas
- Programa de control de ruidos y vibraciones
- Programa de cerramientos y señalización
- Programa de manejo del sistema físico-natural
 - Subprograma de manejo de la calidad del aire
 - Subprograma de manejo de recursos hídricos
 - Subprograma de manejo de suelos
 - Subprograma de manejo de la fauna y vegetación
- Programa de manejo del sistema socio-económico y cultural
 - Subprograma de contratación de mano de obra local y adquisición local
 - Subprograma de protección al patrimonio cultural físico
- Programa de cierre de obra y desmovilización
- Programa de seguridad e higiene en el trabajo
- Programa de uso eficiente de los recursos

V. **CONDICIONAMIENTOS REQUERIDOS:**

Previo al inicio de las obras ADIF SE deberá cumplimentar ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires los siguientes requerimientos:

1. Comunicar con una antelación de 15 días ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires sobre la fecha de inicio de obra y cronograma de tareas.
2. Presentar el **Plan de Gestión Ambiental y Social** específico para la etapa de construcción, que contenga las recomendaciones establecidas en el EslA y los requerimientos y observaciones aquí desarrolladas:
 - a) El **Programa de Monitoreo Ambiental** deberá cumplir con los requerimientos mínimos establecidos en la Resolución 492/19. Este plan debe tener una frecuencia de ejecución programada y consensuada con los responsables intervinientes. Los sitios de monitoreo deberán ser estratégicamente seleccionados teniendo en cuenta la extensión del área involucrada en la obra, debiendo permitir arribar al diagnóstico certero. Se deberán considerar todos los factores ambientales. La totalidad de los análisis deberán realizarse

- bajo protocolos oficiales con certificados de cadena de custodia por laboratorios habilitados.
- b) Incorporar un **Programa de Saneamiento Ambiental** para el tramo a entubar del Canal Norte que asegure la libre circulación del agua tanto en etapa operativa como constructiva, indicando detalles técnicos de las obras, manejo de vectores y, en caso de existir, gestión de los residuos acumulados en el cauce (disposición de los residuos y medidas que eviten nuevas acumulaciones) según normativa vigente. En caso de que las obras incluyan remoción de sedimento del lecho, incluir en el Programa de Monitoreo Ambiental las medidas pertinentes para asegurar la no remoción de contaminantes que puedan estar presentes en el sedimento.
 - c) El **Programa de Ordenamiento de Circulación Vehicular** deberá ser consensuado con el Municipio de Tigre.
 - d) El **Programa de Gestión de Interferencias**, deberá incluir los procedimientos (remoción y/o relocalización) a seguir ante interferencias con infraestructura preexistente, en uso o desuso y con cruces viales. Asimismo, deberá realizar las gestiones y consultas pertinentes a los entes reguladores, empresas estatales o privadas prestadoras de servicios públicos. Contar además con los avisos y/o autorizaciones pertinentes. Toda la documentación deberá constar en obrador.
 - e) El **Programa de Forestación**, en caso de que se dictamine que resultan inevitables afectaciones se deberá incluir en el PGAYs. Se deberá acordar con el municipio, la cantidad y tipo de ejemplares arbóreos a remover y/o trasplantar, y los sitios donde se efectuará la reforestación. Contemplar especies que permitan dar continuidad a los ecosistemas presentes en los sitios de relevancia biológica identificados en el EsIA. Se deberán establecer previsiones y definición de responsables a fin de asegurar la adaptación y supervivencia de los ejemplares implantados luego de recepcionada la obra y su periodo de garantía, en la etapa de operación.

Dichos Programas deberán estar rubricados por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Ministerio. Los Programas que el PGAYs contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.

3. **Comunicar** con debida antelación al municipio de Tigre sobre las intervenciones y obras a realizar, debiendo contar con los correspondientes permisos y/o autorizaciones que la autoridad municipal determine.
4. **Acciones de divulgación** hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones informativas; donde se deberá comunicar las demoras e interrupciones en los accesos y demás actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias que puedan alterar el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales, industriales y de la población en general.
5. Contar con las autorizaciones municipales para la instalación de **obradores**. Asimismo deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, indicando su ubicación en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas, siendo imprescindible contar con un profesional idóneo en la materia. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes domésticos, asegurando el tratamiento adecuado. Las tareas de limpieza de vehículos, maquinarias u otro elemento, como así también el lavado y enjuague de hormigoneras deberán efectuarse en un lugar específico de acuerdo a las leyes vigentes.
6. Se deberá contar con la Aptitud hídrica según **Resolución N°2222/19** y complementarias, y

con los permisos y autorizaciones que correspondan otorgados por la **Autoridad del Agua (A.D.A)**. Toda la documentación deberá estar disponible en las instalaciones del obrador y ser presentada ante este Ministerio.

7. Contar con el correspondiente Certificado de Aptitud Hidráulica del Proyecto de la nueva estación y la autorización correspondiente al entubamiento del sector del Canal Norte por parte de la autoridad competente.
8. Se deberá informar a este Ministerio sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
9. En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, la firma deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc. En caso de no haberse verificado cambios relevantes, deberá informar ante este Ministerio.

Durante la etapa constructiva, en el obrador se deberá contar con la siguiente documentación:

10. En caso de adquirir áridos y suelos seleccionados se deberá acreditar que las empresas proveedoras posean la DIA de las canteras que se explotarán, de acuerdo a la **Ley Nacional 24.585; Decreto 968/97, Art. N°7**; otorgada por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, de instalar plantas de hormigón in situ y/o asfalto, presentar ante el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires la correspondiente **Licencia de Emisiones Gaseosas (L.E.G.A)**, según lo establece el **decreto 1074/18**.
En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón de terceros, se deberá acreditar que estos posean las habilitaciones correspondientes según la normativa vigente.
11. En caso de definir la disposición de los restos de demolición y todo suelo extraído que lo contenga, en **canteras**, cavas o relleno sanitario, certificar que cumplan con la **Resolución N°353/10** de este Ministerio. Se destaca que los mismos no podrán ser provisoriamente dispuestos en conducciones naturales o artificiales de agua. El acopio provisorio en pilas de los residuos deberá efectuarse de manera tal de asegurar el libre escurrimiento superficial, sin interferir en los drenajes naturales, debiendo ser retirados tan pronto como sea posible. Además, presentar un acuerdo en forma consensuada con la autoridad municipal correspondiente, vinculado a la gestión a implementar con los materiales de desarme, escombros y sobrantes de la actividad y producto de las tareas de poda y desmalezado, en función de sus características y la elección de los sitios escogidos para su disposición final.
12. Contar con la autorización de la Autoridad Provincial competente, de considerarse imprescindible la obstrucción y/o anulación de la sección de cauces actuales cuyas acciones deberán incluirse en el Plan de Procedimientos Específicos. Asimismo deberá preverse en el programa de contingencias, las acciones de emergencia ante la ocurrencia de precipitaciones significativas durante la construcción.
13. En cuanto a la **Gestión Integral de Residuos**, se deberá caracterizar a los mismos estableciendo su correcto almacenamiento transitorio, tratamiento y disposición final, contando con los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, acorde a la normativa ambiental vigente en la Provincia de Buenos Aires, sin perjuicio de las regulaciones exigidas en el ámbito municipal, acorde al **Decreto 806/97**, reglamentario de la **Ley 11.720 “Residuos Especiales”**, y su modificatorio **Decreto 650/11** para el caso de residuos de características especiales. Por otra parte, además, se deberá cumplimentar la **Ley 13.592 de “Gestión integral de los residuos sólidos urbanos”**, la cual fija los procedimientos de gestión de los RSU, 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”.

Consideraciones

- Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por ADIFSE.
- El presente informe se suscribe solamente a las obras descritas en el ítem I, referido a la ejecución del proyecto de la estación ferrocarril denominado **“Nueva estación FFCC entre Pachecho y Benavídez– línea Mitre, ramal Zárate”**.
- Tanto el Programa de Monitoreo Ambiental, como así también las medidas mitigatorias a implementarse para todas las etapas del proyecto, y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; podrán ser modificadas por este Ministerio.
- La ADIF SE será responsable de que la contratista realice la capacitación y el cumplimiento estricto de todas las medidas concernientes al Programa de Contingencias y de Seguimiento Ambiental durante la etapa de construcción, así como de la incorporación de las observaciones realizadas en el presente informe. En la etapa de funcionamiento estas acciones serán llevadas adelante por ADIF. Asimismo, deberá comunicar a este Ministerio y al Municipio de Tigre sobre cualquier contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento.
- Previo al inicio de la etapa operativa, se deberá garantizar la colocación y control de los dispositivos de seguridad apropiados en la zona de OBRA, a fin de evitar situaciones de riesgo en el área de influencia directa.
- La ADIF SE deberá arbitrar los medios para que la Contratista de la obra atienda la totalidad de los requerimientos formulados y la normativa ambiental vigente.
- El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El **artículo 22°** de la **Ley General del Ambiente N° 25.675** y el **Artículo 19° de Ley de Pasivos Ambientales N° 14.343** establecen la obligación de contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la re-composición del daño que la actividad pudiere producir o integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación. Corresponde al interesado cumplimentar las reglamentaciones del Poder Ejecutivo Nacional y demás normas que la Autoridad Ambiental Nacional adopte en la materia, teniendo en cuenta el riesgo que su actividad represente para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos.
- En el marco de la **Resolución 557/19**, dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha sometido a la instancia de **Participación Ciudadana** al proyecto motivo de los presentes. El informe presentado por ADIF SE: **“Nueva estación FFCC entre Pachecho y Benavídez– línea Mitre, ramal Zárate”**, ubicado en el Partido de Tigre, fue publicado desde el día 23/5/2023 hasta el día 20/6/2023 **no habiéndose recibido opiniones ni observaciones**.
- En el marco de la **Resolución 492/19** la **Dirección de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes** informa que **no se manifiestan situaciones bloqueantes** ni aspectos relevantes en materia de afectación a los recursos naturales en el mencionado proyecto.



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad universitaria en la República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I - NUEVA ESTACIÓN FFCC ENTRE PACHECO Y BENAVIDEZ- LINEA MITRE, RAMAL ZÁRATE”

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 9 pagina/s.