



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

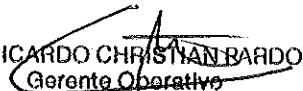
"2014. Año de las letras argentinas"

Buenos Aires, a los 19 días del mes de marzo de 2014, se hace presente ante esta AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL la Sr. Cecilia Hernandez con documento DNI N°: 9.272.066 en su carácter de apoderada de AUTOPISTAS URBANAS S.A, lo que acredita mediante Pod. General, quien solicita la vista de las actuaciones en los términos del art. 58 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Se deja constancia que en el presente acto se extrae copia del Dictamen Técnico suscripto por el Señor Presidente de esta Agencia de Protección Ambiental, con fecha 19 de marzo de 2014 obrante a fs. 129 del Expediente N° 2.156.926/13, del cual se entregan copias certificadas al requirente quien expresa su conformidad con el mismo.

Tomada la vista requerida, se cierra el acto, firmado por el funcionario actuante y el requirente al pie de la presente en (2) dos copias.

.....
FIRMA DEL REQUIRENTE


Dr. RICARDO CHRISTIAN BARDO
Gerente Operativo

Gerencia Operativa de Asuntos Jurídicos
Dirección General Técnica Administrativa y Legal
Agencia de Protección Ambiental
Ministerio de Ambiente y Espacio Público
Firma del Funcionario Público



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S
2014, Año de las letras argentinas

Dictamen

Número: IF-2014-03622797- -APRA

Buenos Aires, Miércoles 19 de Marzo de 2014

Referencia: "Cruce bajo nivel sobre las vías del Ferrocarril Mitre (Ramal Mitre) y Av. Dr. Ricardo Balbín N° 3800 a 4050"

VISTO: El Expediente N° 2.156.926/13, por el que tramita la Declaración de Impacto Ambiental y el correspondiente Certificado de Aptitud Ambiental para proyecto "Cruce bajo nivel sobre las vías del Ferrocarril Mitre (Ramal Mitre) y Av. Dr. Ricardo Balbín N° 3800 a 4050", que abarcará una superficie total de 16.235m2, cuyo titular es AUTOPISTAS URBANAS S.A.

CONSIDERANDO:

La Gerencia Operativa de Prevención y Planificación dependiente de la Dirección General de Evaluación Técnica se expidió respecto del emprendimiento que nos ocupa a través de su Informe IF-2014-03162325-DGET de fecha 6 de marzo de 2014, en el cual se evaluó el estudio de impacto ambiental presentado por el interesado, destacándose los siguientes aspectos:

I. ANALISIS DEL PROYECTO

El proyecto en estudio propone la construcción de un paso bajo nivel de vías del ex Ferrocarril Mitre, Ramal Mitre, en la Avenida Balbín entre Estomba y Avenida Goyeneche, en el Barrio de Saavedra, apto para la circulación de tránsito liviano y pesados, lo cual incluye autotransporte público de pasajeros, utilitarios y ambulancias.

Este orden de ideas, el alcance de la obra incluirá la materialización de calles laterales al paso bajo nivel para permitir el acceso de los frentistas del sector intervenido, y dando continuidad a la calle Plaza Este al este de las vías, y la calle Plaza Oeste/Holmberg al oeste de las vías.

Desde el punto de vista de la capacidad vial, este cruce permite su mejoramiento en función de la reducción de tiempos de espera por el paso del tren, evitando inconvenientes y accidentes sobre el sistema de transporte (ferroviario y vial), influyendo en la reducción de tiempos de viaje y costos a los usuarios de la red vial y ofreciendo mayor seguridad a los transeúntes.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto del cruce estará compuesto por la construcción de un puente ferroviario de dos vías, dos puentes carreteros (continuidad de calle Plaza Este / Tronador y Plaza Oeste), viaducto vehicular bajo vías de dos sentidos y cuatro carriles (dos por sentido) de gálibo 5,10 m, materialización de calles laterales al viaducto en pavimento intertrabado, reconstrucción y acondicionamiento de aceras, renovación del arbolado urbano, sistema de bombeo de aguas pluviales, señalización horizontal y vertical, iluminación del cruce vehicular, entre otras obras accesorias.

Cabe destacar que el proyecto afectará a un total de 21 (veintiún) parcelas frentistas al Este de las vías del FFCC, que incluyen la modificación de la Plazoleta Lomuto y la ampliación de las veredas en la parcela de vías, ubicadas en las Manzanas 223 – 225 – 239 y 240, Sección 55, Circunscripción 28 de la Ciudad; en tanto que al Oeste de las vías del FFCC, el proyecto afectará a un total de 14 (catorce) parcelas frentistas,

ubicadas en las Manzanas 195-196-209 a 211, Sección 55, Circunscripción 28 de la Ciudad.

1.1 Objetivos del proyecto

El objetivo principal de la obra es la mejora en el flujo vehicular del área adyacente a las vías del FFCC, disminuyendo tiempos de recorrido, descongestión de arterias y mejoramiento en las comunicaciones viales, generando una alternativa de cruce seguro dentro del área de influencia.

Asimismo cabe mencionar como objetivos del proyecto:

- Mejorar la conectividad peatonal del área de influencia del proyecto introduciendo un alto nivel de seguridad vial, ya que el cruce se produce a desnivel respecto de las vías y por veredas acondicionadas con barandas y rampas de accesibilidad.
- Mejorar la calidad de aire por aumento en la fluidez del tránsito y por disminución de las emisiones de gases vehiculares.
- Incremento de la oferta de espacios verdes en la zona de influencia del cruce debido al diseño de los empalmes de arterias y la puesta en valor del mobiliario urbano.
- Aumento de la seguridad por reurbanización del área e incremento de la iluminación.
- Incremento del valor inmobiliario de las propiedades y del valor del suelo por la refuncionalización de la zona.
- Disminución de los tiempos de circulación de personas y cargas.

1.2 Características de la Obra

Etapas de Obra

Las tareas a desarrollar durante el período de obra pueden resumirse en el siguiente listado:

- a) Construcción de los puentes ferroviarios.
- b) Construcción de estribos y pantallas correspondientes a los puentes ferroviarios de alturas varias y las correspondientes fundaciones. Los puentes ferroviarios descansarán sobre una viga dintel sustentada por pilotes por apoyo de diámetro y longitud variable (según estudios de suelo), los cuales se cerrarán del lado del bajo nivel con una pantalla de hormigón armado que actuará como revestimiento.
- c) Construcción de puentes pasacables y/o sistema de sostenimiento para instalaciones ferroviarias de fuerza, aviso y telecomunicaciones de acuerdo a opción del ferrocarril.
- d) Construcción de muros de contención que tendrán la cara vista y alturas variables, serán de hormigón armado tipo "a la vista", detrás de los cuales se colocará un drenaje para controlar el escurrimiento de aguas superficiales.
- e) Construcción de pavimentos y veredas.
- f) Construcción de pavimentos de hormigón para el cruce propiamente dicho, desde la boca del túnel hasta los límites de pavimentación
- g) Construcción del paso peatonal bajo puentes ferroviarios.
- h) Sistema de desagüe proyectado para el normal escurrimiento de las aguas pluviales.
- i) Iluminación del cruce propiamente dicho y su área de influencia.
- j) Reconstrucción de sumideros.
- k) Reconstrucción de pavimentos existentes.
- l) Señalización horizontal con pintura termoplástica.
- m) Señalización vertical y aérea del cruce y su zona de influencia.
- n) Reubicación de todos los servicios públicos que se vean afectados por la obra, como así también el sistema de sostenimiento de las instalaciones ferroviarias, de acuerdo a lo que disponga el Ferrocarril (puentes pasacables o cañerías de acero adosadas a los puentes ferroviarios).

Estas tareas que componen el alcance total de la obra, impone la implementación de etapas constructivas cada una con distintos grados de incidencia en el entorno, y que pueden enumerarse como sigue:

1. Limpieza de terreno y preparación del área de obra
2. Construcción de obradores
3. Desarrollo de tareas en el sitio
4. Montaje de elementos premoldeados

Desvíos de la Obra

Durante la realización de los trabajos pueden presentarse distintas situaciones, a saber:

- La Avenida Dr. Ricardo Balbín estará con su continuidad interrumpida en el sector destinado al túnel

(entre la Avenida Parque Roberto Goyeneche y la calle Estomba), durante las obras. También estarán afectadas la continuidad de las calles Holmberg, Plaza, Plaza Este y Tronador, interrumpidas en Avenida Balbín.

- En el sentido de circulación Este – Oeste, los pasos alternativos durante el periodo de obra son: Avenida Congreso – Avenida Goyeneche, Avenida Crisólogo Larralde – Avenida Goyeneche Melián – Avenida Ruiz Huidrobo (gálibo limitado).

- En el sentido de circulación Oeste – Este, los pasos alternativos durante el periodo de obra son: Túnel de calle Arias. (Gálibo limitado), Av. Ruiz Huidrobo, (Gálibo limitado), Avenida Congreso.

- También existe la posibilidad de poder cruzar las vías haciendo el recorrido a través de la Calle Vedia, como posibles desvíos para el transporte público durante el periodo de obra.

Limpieza del terreno y preparación del área de obra

Se prevé la limpieza total del terreno, incluyéndose el área de instalación de obradores.

Las actividades de limpieza del terreno (con retiro de vegetación superficial) y las asociadas a movimientos de suelos, remoción de pavimentos existentes y la circulación de vehículos y maquinaria sobre superficies sin pavimentar dan lugar a la generación de polvo y partículas en suspensión provocando deterioro de la calidad del aire.

Los puntos en los que esta afección puede tener mayor importancia serán todos aquellos que se encuentren más próximos a los frentes de las viviendas existentes.

Por otra parte, la realización de la limpieza del terreno, y en general los trabajos de movimientos de suelos de las etapas constructivas posteriores dará lugar, de forma temporal y reversible, a emisiones de polvo en suspensión, para lo cual se proponen las medidas de mitigación mencionadas más abajo. Se propone como medida de mitigación la humidificación de los sectores de circulación, y la materialización de cercos provistos de film de polietileno que aíslan la obra del entorno urbano respecto de las partículas de polvos en suspensión.

En esta etapa se procederá a la remoción de especies que resulte necesario para la realización de la obra.

Las especies que sean susceptibles de ser trasplantadas serán reubicadas en los lugares que indique la inspección de obra.

Construcción y Operación de Obradores

Las instalaciones que componen el obrador pueden desagregarse en los siguientes sectores:

- Oficina
- Sanitarios y Vestuarios
- Comedor
- Acopio de materiales
- Pañol de herramientas
- Sector maquinarias y equipos
- Sector acopio de elementos premoldeados

Se prevé la instalación del obrador en sectores adyacentes a la obra generando la mínima interferencia con la circulación vehicular, peatonal e incluso ferroviaria, tanto por las actividades propias como para la circulación de acceso al mismo.

Por tratarse de un área urbana consolidada, las instalaciones de obrador deben minimizarse tanto en superficie como en las actividades que en él se desarrollan, por ello se promoverá la elaboración de elementos premoldeados (vigas del puente) en fábrica.

En el caso de que de la definición final de los espacios necesarios para obrador surgiese una ocupación mayor que la que puede lograrse en los sectores disponibles, o si la ocupación de ellos resultase en una interferencia no admisible con la circulación en el entorno, se instalará el obrador en terrenos o galpones industriales disponibles en el sector.

Asimismo, sólo se permitirá la permanencia en el sector de la maquinaria mínima necesaria, debiendo retirarse al finalizar la jornada laboral los vehículos que admitan esa movilización (camiones, camionetas). Esta medida surge como necesaria para no interferir la circulación general en las vías adyacentes a la obra.

En cuanto al manejo de combustibles y lubricantes en la obra, para aquellos vehículos que así lo permitan (camionetas, camiones), en principio, se deberán realizar las operaciones de abastecimiento en las estaciones de servicio existentes en el entorno de la obra.

La maquinaria pesada (palas cargadoras, retroexcavadoras, grúas de montaje, piloteras) que no admiten la movilización hacia las estaciones de servicio, podrán ser reabastecidas en la obra implementando para ello

las condiciones de seguridad necesarias, entre ellas:

- Impermeabilización del suelo en el área de recarga
- Aislación de los tanques de almacenamiento, ubicándolos en lugares identificados como de máxima seguridad
- Los vehículos deberán ser revisados sistemáticamente, con el fin de identificar y corregir cualquier pérdida de fluidos que se presente.

Desarrollo de tareas en el sitio

Las actividades más impactantes y que deben ser consideradas especialmente pueden resumirse como sigue:

- Construcción de estribos y pantallas correspondientes a los puentes ferroviarios
- Construcción de muros de contención
- Construcción de pavimentos y veredas.
- Construcción de pavimentos de hormigón para el cruce propiamente dicho
- Reconstrucción de sumideros.
- Reconstrucción de pavimentos existentes.
- Señalización horizontal y vertical.
- Reubicación de todos los servicios públicos.

Cabe resaltar, que se promoverá que las actividades asociadas a la construcción de vigas premoldeadas sean realizadas en fábrica, minimizándose las actividades en el sitio, en tanto que la ejecución de las tareas de pilotaje (que pueden ser realizadas por el método de hincado o de perforación in situ), del cabezal de vinculación, de los muros de contención y los movimientos de suelos asociados imponen la presencia de maquinaria pesada operando en zona de vía e incluso ocupando el galibo ferroviario necesario para la circulación.

Si bien el método constructivo será decidido por el constructor de la obra con las pautas establecidas como límites, no serán admitidos ningún procedimiento que no permita minimizar las interrupciones al tránsito ferroviario, ocupando por períodos cortos este sector y con posibilidades de realización en horarios opuestos a los picos de demanda. La extensión y hora de los cortes deberá ser convenida con las autoridades ferroviarias correspondientes.

Se incluirá la señalización ferroviaria correspondiente que alerte sobre la existencia de maquinaria en obra según exigencias técnicas del tráfico ferroviario.

Los cierres de calzada previstos resultan de poca incidencia debido a la disponibilidad de vías alternativas, y de la inexistencia de locales comerciales o institucionales (escuelas, hospitales, etc.) sobre el área de trabajo minimiza los efectos del corte.

Interferencias

El área de estudio posee total cobertura de servicios de red tales como provisión de agua, desagües cloacales, gas, electricidad y telefonía: Las empresas proveedoras son: AySA (agua potable, desagües cloacales), Metrogas (gas), Edenor (energía eléctrica), Telecom (telecomunicaciones).

La infraestructura de transporte, el área de influencia del proyecto se detecta el paso del Ferrocarril de la Ex línea Mitre, Ramal Mitre, que cubre el recorrido entre la Estación Retiro, y la Estación Mitre. La estación Luis M. Saavedra se encuentra a 50m al norte de la Avenida Balbín.

En cuanto a la infraestructura para la atención de la salud, la atención sanitaria pública del área esta brindada por el Hospital Gral. De Agudos Dr. Pirovano. La zona cuenta con Centros de Salud y Acción Comunitaria: CeSAC N° 27.

Plazos de la Obra

La Obra tendrá una duración aproximada de 12 meses para la ejecución de las tareas necesarias para la construcción del túnel y de las obras complementarias en superficie.

2. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

En el Capítulo 6 se incorpora la descripción de los impactos ambientales derivados de las tareas de construcción y operación del proyecto.

Etapas de Obra

Durante la etapa constructiva se producirán diversos impactos negativos sobre los componentes del medio que, de acuerdo a las acciones previstas para esta obra, se estiman principalmente de magnitud leve. A modo de resumen, se citan los principales impactos negativos en esta etapa:

- Emisiones de polvillo y ruidos;

- Remoción de suelos.
- Extracción de árboles.
- Reconducción de los drenajes.
- Intervención sobre el estrato del agua subterránea;
- Restricción de la accesibilidad peatonal y vehicular que obligará al uso de cruces y rutas alternativas.
- Interrupción de la red peatonal y de la red vial con la sobrecarga de las vías aledañas al Proyecto.
- Interferencia con el transporte público de ferrocarril y con los servicios por red y el incremento en la gestión de residuos, incluyendo el material resultante de las excavaciones.

De acuerdo a lo manifestado por el profesional interviniente, en su mayoría, se trata de impactos acotados en el tiempo, durante el período de la obra, con un alcance que remite al área de ejecución de la misma.

Etapas Operativa

Durante la etapa de operación, se prevén los impactos positivos que la puesta en marcha del cruce producirá sobre el medio antropizado, principalmente por la eliminación de la barrera. A modo de resumen, se enumeran los principales impactos positivos derivados de la operación del proyecto:

- Eliminación de la congestión con la regulación de motores asociada y en consecuencia la emisión de gases contaminantes.
- Reducción del riesgo de accidentes por colisión entre formaciones ferroviarias y los automotores, mejorando las condiciones de accesibilidad vehicular a nivel zonal.
- Mejora de la accesibilidad al área para los peatones y las personas con movilidad reducida.
- Nuevas áreas verdes y pavimentos que se incorporan a las áreas públicas existentes en el área.
- Integración de sectores barriales.
- Mejora la seguridad de circulación ferroviaria.

Conforme a lo expresado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, todos los impactos identificados para esta Etapa se reconocen, con distinta magnitud, como persistentes en el tiempo y de intensidad alta, destacándose principalmente el beneficio para la red vial y para la accesibilidad vehicular y peatonal.

3. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

En el Capítulo 8 dentro del Plan de gestión Ambiental, se incorporan las medidas de mitigación previstas para los impactos ambientales identificados en el Estudio de Impacto Ambiental.

A continuación se transcriben las medidas de mitigación:

Manejo de Suelos

En este punto se describirán todas aquellas medidas de mitigación / compensación que deberán ser tomadas en cuenta durante la realización del proyecto con respecto al uso, transporte, descarga y disposición final del suelo aportado y sobrante durante la construcción del cruce bajo nivel de vías.

A tal fin se recomienda:

- Adquirir o extraer el material en canteras habilitadas, eliminando de esta forma el impacto.
- Utilizar material sobrante de obras que generen el mismo como descarte. Esta es la mejor solución porque mitiga una acción negativa separada, pero dentro del mismo contexto territorial (las distancias son de por sí una limitante económica para esta alternativa).

Utilización del Recurso Agua

Con el objeto de mitigar la utilización de este recurso se recomienda:

- Priorizar la utilización de agua corriente de red, sobre todo en el caso de uso para consumo humano.
- En caso de utilizar agua corriente se solicitará el consumo de la misma a la empresa privada prestataria del servicio, indicando claramente los alcances del proyecto y su duración, de tal manera que esta pueda diseñar y planificar con la debida anticipación los trabajos de tendido de nuevas cañerías, reduciendo a un mínimo las molestias causadas a los usuarios de estas.
- Para el caso de extracción de agua de subsuelo, ante la necesidad de realización de pozos de extracción, se deberá solicitar la factibilidad de explotación del recurso hídrico subterráneo.

Vibraciones

Para mitigar los impactos provenientes de este tipo de fenómeno producido tanto en la etapa constructiva como operativa se recomienda:

- Tener especial atención sobre la utilización de vías de comunicación capaz de aceptar y absorber el peso de equipos pesados utilizados para la carga y transporte de cualquier material.
- Todo vehículo o maquinaria rodante deberá respetar la carga máxima por eje permitida en las

reglamentaciones vigentes.

- Dar un correcto diseño y una adecuada definición de espesores de las distintas estructuras de hormigón armado y de las capas de rodamiento a fin de que se evite la transmisión de vibraciones a construcciones vecinas.

- Durante las demoliciones se deberán realizar la misma utilizando equipos adecuados que transmitan las menores vibraciones posibles a las viviendas linderas.

- Las tareas de demolición deberán realizarse con personal capacitado y experimentado para tal fin, disminuyendo de esta manera la posibilidad de accidentes y generación de daños a propiedades vecinas por los efectos de las vibraciones.

Posibles Medidas para Disminuir Ruidos

Las medidas correctivas pueden aplicarse en tres frentes:

1. Disminuyendo el ruido de origen.

2. Dificultando la transmisión de sonidos.

3. Actuando sobre los medios receptores.

Para disminuir el ruido de origen habría que actuar, por una parte, con medidas políticas (de legislación) que fomenten a las empresas fabricantes de motores a reducir los niveles de generación de ruido de sus diseños y por otra parte, serían necesarias actuaciones de carácter técnico en la fase de diseño del proyecto, tales como :

- Utilización de pavimentos que generen bajos niveles de ruido.

- Una correcta elección de la ubicación del cruce de vías.

- Limitar la velocidad.

El segundo frente de actuación es el correspondiente a dificultar la transmisión de los sonidos, para lo cual es preciso interponer algún tipo de barrera acústica (pantallas vegetales, dispositivos especiales, pantallas acústicas) entre el o los sectores de vialidad con incremento de tránsito vehicular y la zona que se desea proteger.

Demoliciones

Para lograr mitigar los potenciales impactos negativos provenientes de las demoliciones, se recomienda:

- Realizar la demolición de la construcción en forma expeditiva, utilizando equipos que permitan el rápido desarrollo de las tareas.

- Los equipos utilizados deberán encontrarse en perfecto estado de mantenimiento, a fin de disminuir la generación de ruidos y emisiones gaseosas.

- Se deberá recuperar para su reutilización la mayor cantidad de materiales posibles. El resto de los escombros deberá ser rápidamente retirado del predio y transportado a un sitio habilitado para tal fin y dispuesto según las reglamentaciones vigentes.

- Utilizar elementos o materiales capaces de reducir la dispersión del material particulado al medio.

- Los trabajos de demolición se deberán realizar en horarios normales de trabajo, entre las 8:00 hs. y las 19:30 hs. Evitando la generación de ruidos molestos en horario que pueda afectar viviendas vecinas.

- Las tareas de demolición deberán realizarse con personal capacitado y experimentado para tal fin, disminuyendo de esta manera la posibilidad de accidentes y generación de daños a propiedades vecinas por los efectos de las vibraciones.

- Realizar el transporte de material en forma programada, respetando los sentidos de circulación de las calles, y en lo posible se deberá realizar a través de arterias secundarias.

Cuidados durante la Construcción

- Los vehículos que transportan materiales, en caso de considerarse que la carga pueda generar polvo (tosca, suelo seleccionado, arena, etc.), deberán poseer durante su utilización cobertores en la parte superior del mismo.

- El transporte de material que pueda generar particulado se deberá realizar a baja velocidad, hasta la zona de descarga.

- Se deberá controlar que todos los vehículos y equipos con motores de combustión interna, posean su correspondiente verificación de correcto estado de circulación.

- Las emanaciones gaseosas provenientes de sus motores, deberán encontrarse dentro de los parámetros establecidos, para lo cual se les deberá realizar un control periódico, con respecto a sus emisiones.

- A fin de minimizar las interrupciones en el suministro a los vecinos de los servicios públicos afectados por la construcción del cruce bajo nivel de vías, se deberá contactar a cada una de las empresas

concesionadas con estos servicios con el objetivo de informarlas de los alcances de este proyecto y de tal manera diseñar y planificar con la debida anticipación los trabajos de desvío o protección de la redes existentes reduciendo a un mínimo las molestias causadas a los usuarios de estas.

- Señalizar correctamente la interrupción de las calles previstas durante la obra.
- Señalizar preventivamente los nuevos corredores viales generados y los corredores viales interrumpidos (Red de Circulación Secundaria) durante la obra.
- Informar y señalizar correctamente el corte o angostamiento de calles.
- Limitar el acceso a sitios con peligro mediante barreras (cintas plásticas, cercos, etc.) y vigilancia permanente.
- Mantener y relocalizar las nuevas paradas, transitorias o permanentes, informando a la población local al respecto.
- Estudiar las nuevas alternativas de circulación de las líneas cuyas calles de circulación han sido cortadas, ajustando los recorridos al funcionamiento de dichas líneas.
- Programar temporalmente el movimiento de los camiones. Se deberá planificar el ingreso de camiones con materiales a fin de minimizar la concentración y repartiéndolo a lo largo del tiempo que dure la obra, tanto como sea posible.
- Prever sitios de estacionamiento temporario. Se deberán prever sitios de estacionamiento temporario mediante señalización idónea en calles aledañas, a fin de interrumpir / interferir con el tránsito lo mínimo posible.

Hidráulica

Para minimizar / mitigar los potenciales impactos negativos producidos por la construcción del cruce bajo nivel de vías sobre la hidráulica del área, se recomienda:

- Evitar el anegamiento de áreas donde el terraplenado afecta el escurrimiento, a través de realizar a lo largo de las mismas un estudio hidráulico para permitir la correcta canalización de las aguas hacia sectores que admitan la inclusión de estos caudales a sus correntías, sin que los mismos se vean mayormente afectados.
- Se deberá estudiar en forma detallada el trazado de pendientes de los nuevos sectores de Avenida Balbín y la capacidad de descarga actual de la red de desagüe, de manera de evitar la posibilidad de anegamiento por interferencia al escurrimiento superficial.

Forestación

Se recomienda tener en cuenta dentro de las medidas de mitigación / compensación lo abajo indicado, referente a la restitución e incremento del arbolado urbano.

El objetivo primario de la forestación es crear grupos de plantas rústicas que compensen la eliminación de vegetación, limiten el impacto ambiental, la contaminación atmosférica y acústica, y mejoren el paisaje urbano. Esta forestación, combinada con equipamientos genera nuevos espacios de uso común que también tienden a elevar la calidad de vida de la gente.

El programa de forestación abarca varias etapas articuladas con la ejecución de las obras. Su diseño e instrumentación se apoya en los siguientes criterios básicos:

- Elección de especies adecuadas para el arbolado urbano.
 - Protección del ecosistema.
 - Mantenimiento de un paisaje verde todo el año, a través de la incorporación de especies perennes y caducas.
 - Abarca también el control mensual del estado fitosanitario y control de plagas de las nuevas especies plantadas.
 - Relocalización o trasplante de especies que lo requieran (álamos sobre calle Plaza).
- El proyecto incluirá la implantación de nuevos ejemplares y/o la relocalización de ejemplares existentes, tareas que serán definidas por la Inspección de Obra y para lo cual se recomienda seguir los siguientes procedimientos de colocación de ejemplares:
- Los ejemplares a elegir deberán satisfacer condiciones técnicas y estéticas de la función a cumplir, y su tamaño deberá ser el mejor recomendado para esta especie concretamente.
 - Todos los ejemplares deben ser previamente fumigados para eliminar la presencia de parásitos, y deben ser tratados con antitranspirantes para limitar el estrés del trasplante y una fácil revegetación.
 - Los agujeros para la plantación de las especies deberán ser lo suficientemente grandes en función de la planta a colocar.

- La colocación de las especies arbóreas deberá realizarse una vez que se hayan alcanzado las cotas finales previstas por el diseño.
- El suelo mineral deberá estar recubierto por suelo vegetal con gramíneas a fin de evitar erosión y facilitar la creación de espacios verdes. se deberán colocar estabilizadores mediante postes de sostén, anclajes o ataduras. El relleno definitivo deberá ocurrir con tierra fértil.
- La elección de esta especie, además de valorizar los aspectos paisajísticos y mitigar los impactos ambientales negativos, se ha determinado para que exista un mínimo mantenimiento, limitado a algunas acciones por año, dentro de cada estación.

Obradores

Todas las actividades realizadas en los obradores deberán llevarse a cabo cumpliendo sanitaria y constructivamente con las reglas del buen arte, y no deberían producir impactos negativos. A pesar de esto proponemos seguir las siguientes recomendaciones:

- Se deberán instalar la menor cantidad de obradores compatibles con la ejecución del Plan de Trabajos.
- El proyecto de cruce bajo nivel de vías tenderá a conservar la vegetación existente, no eliminándose salvo que sea necesario para la materialización o montaje de alguna de las partes.
- Los sectores de trabajo, almacenamiento e instalaciones serán ubicados sobre terreno firme evitando erosión.
- Se solicitarán permisos de uso de todos los servicios públicos a las empresas prestatarias correspondientes.
- Los obradores deberán estar comunicados por teléfono con los organismos / instituciones que correspondan, para hacer frente a emergencias (bomberos, hospitales, seguridad, etc.).
- Los espacios cerrados para permanencia de personal permanente o temporario deberán tener detectores de humo, y se deberá contar con un sistema contra incendio adecuado.
- Las condiciones sanitarias del obrador deberán ser controladas para evitar propagación de contaminación hacia aguas subterráneas o superficiales, en caso de alguna contingencia.
- Contará con un sistema de captación de efluentes cloacales idóneo (se preverán baños químicos o bien la liberación de los efluentes a la colectora cloacal existente).
- Para el caso de efluentes industriales líquidos o gaseosos provenientes de sistemas de prefabricación (vigas prefabricadas, etc.) se realizarán las obras y presentaciones que correspondan cumpliendo con la normativa específica.
- Los elementos recuperables o reciclables (escombros, madera, papeles, metales ferrosos y no ferrosos, etc.) serán entregados / vendidos a los nuevos interesados, archivando siempre el remito de dicha entrega.
- Los residuos asimilables a los sólidos urbanos serán diariamente recolectados y almacenados en contenedores, para su posterior traslado al CEAMSE, en un todo de acuerdo con la normativa vigente. Los certificados de su disposición final serán archivados y los volúmenes registrados para estadísticas.
- Los residuos peligrosos que pudieren generarse (principalmente por el mantenimiento de equipos durante la construcción) serán almacenados en contenedores estancos y enviados a tratar mediante un transportista y operador habilitado.
- En el caso de generarse residuos patológicos por curaciones en los obradores, los mismos deberán tratarse con un transportista y un operador habilitado y los certificados archivados y registrados para estadísticas.
- En lo posible se evitará el mantenimiento y/o el aprovisionamiento de combustibles, lubricantes, grasas, etc. de la maquinaria de obra dentro del perímetro de obra o áreas adyacentes, estas tareas debieran realizarse en galpones o lugares acondicionados para tal fin. De resultar imprescindible realizar estas tareas en obra, las áreas de almacenamiento de insumos para mantenimiento / operación de equipos serán ubicadas lo más lejos posible de cursos de agua, agua subterránea y población. Los tanques de almacenamiento de combustibles, frente a posibles derrames, deberán estar contenidos por un sistema estanco con un 125 % de capacidad del tanque.
- Los camiones que transporten combustibles deberán tener como mínimo 10 kg. de material comercial absorbente.
- Se deberá controlar periódicamente el estado de las partes fundamentales involucradas en la carga de combustible tales como mangueras, tambores, válvulas, etc., y frente a pérdidas o mal estado deberán ser rápidamente reemplazadas.
- Todos los equipos de suministro de combustible deberán contar con válvulas shut – off automáticas.
- Toda práctica que pueda tener derrames (cambio de aceites, reparaciones hidráulicas, etc.) requerirán medios apropiados para su contención frente a derrames (bandejas, bermas, materiales absorbentes).

- Todo derrame deberá ser inmediatamente contenido y su resultante almacenado y tratado según la Ley 24.051.
- La zona de circulación de vehículos y maquinarias pesadas deberá estar correctamente señalizada.
- Se deberá señalizar correctamente fuera del predio la existencia del obrador y la entrada y salida de vehículos pesados.
- En el abandono el predio deberá ser totalmente restaurado como mínimo a las condiciones originales.

Seguridad Vial

Para asegurar niveles mínimos a óptimos de seguridad vial en el área de influencia del proyecto se recomienda:

- Durante la etapa de obra, señalizar correctamente a lo largo de las calles afectadas a cierres parciales las velocidades mínimas, con indicación diferenciada para días de niebla.
- Durante la etapa de obra, indicar en forma anticipada el cierre de calles o disminución de ancho de calzada por interferencia de la obra. Se deberán colocar carteles de prevención desde 300 mts. antes del evento.
- Durante la etapa de funcionamiento, mantener correctamente señalizadas la calzada a través de pintura vial, que permita una correcta visión diurna como nocturna.
- Durante la etapa de funcionamiento, la calzada nueva deberá incorporarse al plan de bacheo y repavimentación del GCBA, de manera de asegurar un correcto estado de mantenimiento en toda la capa de rodamiento, con controles periódicos sobre la misma a fin de detectar posibles defectos o daños sobre la misma.
- Durante la etapa de funcionamiento, se deberá realizar el correcto mantenimiento y cambio en caso de deterioro grave de todas las señales de tránsito.
- Durante la etapa de funcionamiento, se deberá dar correcta inspección y mantenimiento de cada una de las partes de la instalación de señalización luminosa en ambas intersecciones nuevas.
- No se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía, etc.

Interferencias

A fin de minimizar las interrupciones en el suministro a los vecinos de los servicios públicos afectados por la construcción del cruce bajo nivel de vías se deberá:

Contactar a cada una de las empresas concesionadas con estos servicios con el objetivo de informarlas de los alcances de este proyecto y de tal manera diseñar y planificar con la debida anticipación los trabajos de desvío o protección de las redes existentes reduciendo a un mínimo las molestias causadas a los usuarios de estas.

4. PLAN DE GESTION AMBIENTAL

En el Capítulo 8 se describe el Plan de Gestión Ambiental que se implementará tanto en la etapa de construcción como en la de operación. A continuación se transcriben los Programas contemplados:

1. Programa de seguimiento del Plan de Medidas de Mitigación.

- Manejo de suelos;
- Utilización del recurso agua;
- Vibraciones;
- Posibles medidas para disminuir el ruido;
- Demoliciones;
- Cuidados durante la Construcción;
- Hidráulica
- Forestación
- Obradores
- Seguridad vial
- Interferencias
- Imagen en la actividad y prevención de conflictos

2. Programa de manejo de residuos, emisiones, y efluentes.

- Gerenciamiento de residuos
- Gerenciamiento de medidas para disminuir las emisiones gaseosas
- Gerenciamiento de efluentes líquidos.

3. Programa de Prevención de emergencia y Plan de Contingencia

- Procedimiento de respuesta ante contingencia.

4. Programa de seguimiento del Plan de Seguridad e Higiene.

5. Programa de monitoreo ambiental.

- Objetivo.

- Medidas operacionales.

6. Plan de monitoreo.

- Manejo de suelo;

- Calidad de las aguas subterráneas;

- Cuidados durante la construcción;

- Seguridad e higiene;

- Hidráulica;

- Forestación;

- Manejo de residuos;

- Ruidos;

- Actualizaciones.

7. Plan de Capacitación al personal

8. Informes ambientales

- Informes Post evento

- Informes periódicos

- Informes de auditoría

5. INFORMES SECTORIALES

Departamento de Contaminación Acústica

Por Providencia N° PV-2013-6980166-DGET, se solicitó la intervención del Departamento de Contaminación Acústica. Mediante Informe N° 7168653-DGET-2013 esa área técnica considera que correspondería incluir dentro de las condiciones ambientales:

1. Etapa de obra:

1.1. Programar las actividades de modo de minimizar las afectaciones por ruido del área circundante a la obra, cuidando que los niveles no incrementen los valores de fondo de la zona, según las disposiciones de la normativa vigente.

1.2. Adoptar el uso de silenciadores adecuados (u otros dispositivos de atenuación) en los equipos motorizados para reducir los niveles de ruido.

1.3. Utilizar equipos y maquinarias de baja producción de ruido y vibraciones.

1.4. Disponer para los operarios de mayor exposición directa al ruido y a las partículas generadas por la acción mecánica de las diversas maquinarias, la provisión de los correspondientes elementos de seguridad industrial.

1.5. Realizar un monitoreo continuo sobre el funcionamiento y la eventual calibración, controlando periódicamente filtros y válvulas y manteniendo todos los equipos y vehículos en buen estado de afinación.

1.6. Analizar la eventual necesidad de ejecutar pantallas acústicas con el objeto de minimizar los niveles sonoros generados por el funcionamiento de compresores, generadores y otras fuentes significativas. En el caso particular de los generadores, se privilegiará el uso de aquellos equipos que cuenten con cámara de insonorización.

2. Etapa Operacional:

2.1. Presentar dentro de los sesenta (60) días de haberse habilitado el cruce bajo nivel, un Informe Técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en la región involucrada y en los puntos de referencia utilizados para la presentación de Informe de Evaluación de Impacto Acústico. Para ello deberá presentarse previamente ante la Autoridad de Aplicación, la propuesta metodológica a aplicar para la realización del informe técnico, en un todo de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 1540 y su Decreto Reglamentario N° 740/07.

2.2. En caso de que con la ejecución del proyecto se verificasen incrementos de significativa magnitud en el nivel de presión sonora respecto de la situación observada en la etapa preoperacional, deberán ejecutarse las medidas de mitigación pertinentes, de manera de minimizar las emisiones sonoras generadas por el flujo vehicular en la región comprometida.

Mediante Comunicación Oficial por Nota N° 6088639-DGET-2013 se solicitó la intervención de las siguientes áreas: Dirección General de Arbolado; Dirección General de Transito; Dirección General de Transporte.

Dirección General de Transporte

Por Nota N° 6434306-DGTRANSP-2013, la Dirección General de Transporte se expidió informando lo siguiente:

- "... en contestación a la Nota de referencia, a los efectos de comunicarle que esta Dirección General no encuentra inconvenientes en el proyecto: "Cruce bajo Nivel sobre las vías del ex Ferrocarril San Martín (sic) sobre la Av. Dr. Ricardo Balbín N° 3800 a 4050", a cargo de la empresa Autopistas Urbanas S.A.".
- "Sin embargo, cabe destacar que, en función de los cruces provisorios que se definan habilitar en cada sector, será necesario planificar los respectivos desvíos de colectivos en los casos que sean necesarios".

Dirección General de Arbolado

Por Nota N° 1639917-DGARB-2014, la Dirección General de Arbolado indica que "la obra no afectará el arbolado de alineación ubicado en la traza de la obra, siendo afectado solamente el arbolado joven de los canteros centrales". Asimismo acompaña informe con el análisis, en el que sugiere las siguientes consideraciones:

- "El mismo está integrado por jóvenes ejemplares de Lapacho rosa (*hondroanthus impetiginosa*=*Tabebuia impetiginosa*=*Tabebuia avellaneda*) que -en un tamaño que oscila entre 1.80 a 5 m de altura y 2 y 15 cm de DAP- se encuentran implantados en el cantero central de la Avenida Balbín, entre las calles Plaza /Tronador y Tronador/Estomba.
- Por su tamaño y por las características de la especie, estos ejemplares son factibles de ser trasplantados a condición de que presenten un buen estado sanitario y una buena estructura; por lo que de los 14 (catorce) ejemplares revelados, 12 (doce) se encuentran aptos para su trasplante, mientras que 2 (dos) deberían ser compensados.
- En síntesis, la compensación surgida por las tareas necesarias para la ejecución de las obras correspondientes al PBN Avda. Balbín FC Mitre, que implica la remoción de 14 ejemplares arbóreos, de los cuales se prevé el trasplante de 12 ejemplares y su reubicación en espacios verdes próximos y la extracción de 2 ejemplares; deberá contemplar la provisión de 21 unidades compensatorias básicas, (ejemplar tamaño 12-14 cc. Tutores y protección antihormigas), factibles de ser transformadas en árboles plantados y mantenidos y/o en tamaños superiores.
- La definición final de la compensación se realizará, entonces, cuando se disponga del proyecto ejecutivo de la obra, efectuándose los ajustes correspondientes y definiendo ejemplares, tamaños y acciones para recomponer la situación del área afectada en el menor tiempo posible".

Dirección General de Tránsito

La Dirección General de Transito se expidió por Nota N° 3103653-DGTRANSI-2014, respecto del Estudio de Transito presentado, efectuando las siguientes sugerencias:

Dado que en la Etapa de Obra permanecerá cerrado el paso a nivel de la calle Balbín, se deberán generar los desvíos correspondientes al volumen vehicular que hoy circula por esa vía por lo tanto:

- a) Los vehículos de mediano a gran porte y colectivos deberán utilizar únicamente los pasos a nivel de la Avenida Crisologo Larralde (sentido Suroeste) y el paso a nivel provisorio de la calle Núñez (sentido noreste).
- b) Los vehículos particulares tienen la posibilidad de utilizar los pasos a nivel mencionados anteriormente, sumándose la posibilidad de utilizar los pasos bajo a nivel de la Avenida Ruiz Huidobro y la calle Arias, ambos de doble sentido de circulación. Se debe considerar la posibilidad de incentivar la utilización de estos pasos bajo a nivel para vehículos particulares, ya que la seguridad vial es mayor y es necesario evitar el colapso de los pasos a nivel, especialmente el de la calle Núñez, siendo esta hoy en día una calle residencial de bajo flujo vehicular.
- c) El giro a la izquierda que se realiza desde la Avenida Roberto Goyeneche hacia la Avenida Balbín será suprimido durante la etapa de obra. La alternativa a este giro será continuar por Donado- Avenida Crisologo-Larralde-Machain-Núñez. No se considera llevar dicho movimiento directo de Donado a Núñez

ya que la geometría no es la apropiada para su realización. La eliminación de esta fase semafórica en la etapa de obra permitirá un aumento en capacidad vehicular de la Avenida Goyeneche que tendrá un crecimiento del volumen de tránsito debido a las obras linderas y la interrupción de la traza de la calle Holmberg.

El cierre de las calles Holmberg y Tronador en la intersección con la Avenida Balbín se realizará desde el comienzo de la obra. La interrupción de ambas vías quedará de forma permanente una vez inaugurado el paso bajo nivel, por lo que el análisis de estas calles se realizará en la etapa definitiva.

d) Debido a que el supermercado ubicado en Avenida Balbín y Olof Palme se verá parcialmente afectado por esta obra, en la etapa de construcción el ingreso desde la Avenida Balbín quedará cerrado hasta que esté construida la calle de convivencia.

La circulación de los camiones que tienen destino el supermercado, también se verá afectado. Los mismos deben ingresar por Olof Palme, y salir por la misma girando en Balbín. Esta maniobra no podrá realizarse en etapa de obra, ni con el proyecto finalizado. El ancho de la calle de convivencia no permitirá la maniobra de estos vehículos, teniendo que establecerse nuevas formas de circulación. Por ello se deberán realizar cambios de sentidos de dos calles de manera permanente, por lo cual el cambio de sentido propuesto de la Besares y Vilela entre Holmberg y Olof Palme se lo considera indispensable.

En la Etapa Definitiva:

a) Una vez inaugurado el paso bajo a nivel de la Avenida Balbín se deberá restituir el giro a la izquierda desde la Avenida Goyeneche.

b) Se cerrará el paso a nivel provisorio de la calle Nuñez, volviendo a su estado original.

c) La interrupción de la traza de la calle Holmberg llevará a una disminución de su volumen vehicular. El desvío de estos será por la Avenida Goyeneche que presenta solamente 2 (dos) carriles desde la Avenida Congreso hasta la Avenida García del Río en sentido norte. El aumento de los vehículos que arroja la simulación en esta vía llevará a la congestión de la misma en el tramo mencionado.

d) La interrupción de la calle Tronador generará que el desvío se realice por la calle de servicio alrededor del paso bajo nivel, no siendo una calle de convivencia como estaba previsto. Esto se debe particularmente al paso de colectivos. También deberá considerarse los anchos y radios de giro para la maniobra de este tipo de vehículos.

e) El ingreso al supermercado desde la av. Balbín podrá realizarse solamente por la calle de convivencia, viniendo desde Holmberg o Plaza Oeste. Todos los vehículos que antes ingresaban directo desde Balbín deberán realizarlo por la entrada de Olof Palme, mientras que el ingreso y egreso de camiones será el mismo que el proyectado en la etapa de obra, por lo tanto se deberá mantener de forma definitiva el cambio de sentido de las calles Besares y Vilela.

Desvíos de la líneas Autotransporte Público de Pasajeros:

a) El mismo fue estudiado por la Dirección General de Transporte, donde se prevén cambios de recorrido en esta etapa de obra y cambios en la etapa definitiva. El objetivo es lograr el menor desvío de los recorridos actuales (previos al comienzo de la Obra).

b) Los colectivos deberán realizar los cruces de la línea de FFCC por el actual paso a nivel de la Avenida Crisologo Larralde (sentido suroeste) y por el paso a nivel provisorio de la calle Nuñez (sentido noreste).

c) Se destaca como importante el pedido de la Dirección General Transporte sobre el cambio de sentido de calle Estomba entre Manzanares y Jaramillo de sentido actual sureste, a sentido noroeste. Este cambio será transitorio, solamente para la etapa de obra.

La modificación permitirá reducir al menos 400 metros el sobrecorrido de una de las líneas afectadas.

Una vez inaugurado el paso bajo a nivel de Av. Balbín, la calle Estomba deberá recuperar su sentido actual (sureste).

Por lo tanto, se considera al presente paso bajo a nivel como fundamental para la integración y seguridad vial de la zona.

Sin Embargo, se deberá tener especial cuidado con los puntos señalados anteriormente, tanto en la etapa de obra como en la etapa definitiva del proyecto.”

II- CATEGORIZACIÓN

El proyecto se encuadra en el inciso k) del Artículo 13° de la Ley N° 123, por el cual se presume de Relevante Efecto Ambiental a “Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos”, debiendo ser discutido en Audiencia Pública previo al

otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental.

Se transcriben a continuación los recaudos a cumplir, conforme lo informado por la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación y por el Departamento de Contaminación Acústica ambos dependientes de la Dirección General de Evaluación Técnica:

ETAPA DE OBRA

1. Cumplir con la Ley N° 1.540 y Decreto N° 740/07.
2. Reducir los niveles de ruidos y vibraciones de todas las maquinarias y vehículos utilizados, mediante la utilización de dispositivos adecuados.
3. Desarrollar las actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones molestas en horarios adecuados y donde se cause el menor impacto negativo posible.
4. Cumplir con la Ley N° 1.356 y Decreto Reglamentario N° 198/06.
5. Acondicionar las vías de circulación dentro del área de obra para mitigar la generación de material particulado.
6. Realizar la carga y descarga de insumos dentro del área, y no permitir el estacionamiento de vehículos de carga en las inmediaciones de la obra.
7. Instalar todos los vallados, señalizaciones, cintas de seguridad, alarmas y carteles indicadores necesarios para evitar daños y perjuicios sobre los peatones y vehículos que circulan por la vía pública.
8. Seleccionar el itinerario de los vehículos de carga compatibilizando sus características y el tipo de carga, con las vías de circulación y el volumen de tránsito, de forma tal de respetar las normas de circulación.
9. Contar con las autorizaciones de la Dirección General de Registros de Obras y Catastro y de la Dirección General Ordenamiento del Espacio Público para la ocupación de la vía pública.
10. No permitir vehículos en espera con el motor funcionando.
11. Verificar antes de la partida del camión cargado desde o hacia la obra, la adecuada aplicación de resguardos físicos para evitar derrames, voladuras, caídas, desprendimientos así como riesgos de sobrepesos y desplazamiento.
12. Cumplir con la Ley N° 216 y modificatorias, respecto a la circulación de camiones cuyo peso excedan las 12 toneladas.
13. Efectuar procedimientos de comunicación pública que alerten a la población con suficiente antelación el plan de trabajos y cronograma de cortes y alteraciones al tránsito vehicular y peatonal.
14. Contar con Plan de Contingencia para casos de Incendio, Explosión, Derrames y Derrumbes firmado por profesional idóneo. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.
15. Poseer Plan de Contingencias en caso de derrame de residuos o sustancias peligrosas teniendo en cuenta las recomendaciones establecidas en las Hojas de Seguridad de las sustancias Químicas utilizadas. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.
16. Previo al inicio de la obra, se deberá contar con la autorización de METROGAS y AYSA para interferir en los servicios públicos que dichas empresas prestan sobre la traza.
17. Contar, en forma previa al inicio de la obra, con planos y toda otra información necesaria para detectar y evitar las interferencias con servicios públicos.
18. Acordar cronogramas de cortes con empresas de servicios públicos.
19. Acordar con la Dirección General de Hidráulica del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las obras referidas a la infraestructura de desagües pluviales.
20. En caso de tener que descargar efluentes líquidos provenientes de la depresión de napas, deberá solicitar la autorización al organismo correspondiente.
21. Colocar mallas adecuadas a la entrada del sistema de alcantarillado para impedir la descarga de escombros, suelo excavado o materiales en general.
22. Se deberán tomar los resguardos necesarios a fin de evitar la descarga de residuos de materiales, especialmente los provenientes del lavado de hormigoneras, a la red pluvial.
23. Realizar el acopio o depósito temporario de hidrocarburos, pinturas, solventes, lubricantes, etc. en un sector delimitado, techado, con solado no absorbente y con pendientes y barreras adecuadas para evitar derrames e infiltraciones en el suelo.
24. En caso de que las características organolépticas del suelo extraído permitan presumir la existencia de contaminantes, se deberá analizar el mismo y presentar los resultados ante la Autoridad de Aplicación, quien determinará la forma correcta de gestionar el suelo contaminado.

25. Documentar y archivar la recepción en el sitio de disposición final del material producto de la excavación.
26. Contar con un Plan de Gestión de Residuos, que contemple la estricta separación por tipo, establezca las formas de manipulación, almacenamiento, transporte, frecuencias, disposición y/o recolección dentro del marco normativo vigente en la materia.
27. Realizar la segregación y disposición de los residuos con características peligrosas en lugares previamente identificados, debiendo documentar y archivar los Manifiestos de retiro extendidos por empresas transportistas y tratadoras habilitadas.
28. Inscribirse en el Registro de generadores, operadores y transportistas de Residuos Peligrosos en los términos y oportunidad prevista en el Art. 13 del Decreto N° 2020 por el tiempo que demande la construcción del emprendimiento.
29. Cumplir con la Ley N° 11.843 para Control de Roedores y con la normativa legal vigente en lo que respecta a Control de Vectores.
30. En caso de la remoción, poda o traslado de especies pertenecientes al arbolado público se deberá dar intervención a la Dirección General de Arbolado.
31. Cumplir con la Ley N° 3263 de "Arbolado Público Urbano" en lo que respecta al trasplante de especies arbóreas, según Art. 14 inciso C.
32. Deberá tomar los recaudos necesarios para evitar posibles daños estructurales a las propiedades linderas.
33. La ubicación del obrador deberá contemplar la accesibilidad de los establecimientos educativos, de sanidad y/o de servicio de la zona afectada a la obra.
34. Contar, en forma previa al inicio de la obra, con autorización del organismo con competencia en interferencias en el sistema ferroviario.
35. El proponente del proyecto deberá tener en cuenta la observación realizada por la Dirección General de Arbolado por Nota N° 1639917-DGARB-2014.
36. El proponente del proyecto deberá tener en cuenta lo indicado por la Dirección General de Transporte en la Nota N° 6434306-DGTRANSP-2013.
37. Conforme a lo informado por la Dirección General de Transporte mediante Nota N° NO-2013-06434382-DGTRANSP y a fin de minimizar los conflictos circulatorios en la zona, no deberá realizarse la obra en cuestión simultáneamente a la construcción del "Cruce bajo nivel Avenida Congreso y las vías del Ex FFCC Mitre, Ramal Mitre".
38. El proponente del proyecto deberá tener en cuenta las observaciones realizadas por la Dirección General de Transito por Nota N° 3103653-DGTRANSI-2014.
39. Cumplir con las condiciones establecidas por el Departamento de Contaminación Acústica por Informe N° 7168653-DGET-2013 para la etapa de obra:
 - Programar las actividades de modo de minimizar las afectaciones por ruido del área circundante a la obra, cuidando que los niveles no incrementen los valores de fondo de la zona, según las disposiciones de la normativa vigente.
 - Adoptar el uso de silenciadores adecuados (u otros dispositivos de atenuación) en los equipos motorizados para reducir los niveles de ruido.
 - Utilizar equipos y maquinarias de baja producción de ruido y vibraciones.
 - Disponer para los operarios de mayor exposición directa al ruido y a las partículas generadas por la acción mecánica de las diversas maquinarias, la provisión de los correspondientes elementos de seguridad industrial.
 - Realizar un monitoreo continuo sobre el funcionamiento y la eventual calibración, controlando periódicamente filtros y válvulas y manteniendo todos los equipos y vehículos en buen estado de afinación.
 - Analizar la eventual necesidad de ejecutar pantallas acústicas con el objeto de minimizar los niveles sonoros generados por el funcionamiento de compresores, generadores y otras fuentes significativas. En el caso particular de los generadores, se privilegiará el uso de aquellos equipos que cuenten con cámara de insonorización.
40. Dar cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución Conjunta N° 2.521/APRA/SSGEYAF/10, mediante la presentación de la documentación correspondiente ante la Dirección General de Seguros dependiente de la Subsecretaría de Gestión y Administración Financiera.

ETAPA OPERATIVA

1. Cumplir con la Ley N° 1.540 y Decreto Reglamentario N° 740/07.
2. Efectuar el mantenimiento preventivo-correctivo del equipo de bombeo, a fin de asegurar una adecuada evacuación del agua proveniente de las precipitaciones.
3. Efectuar el mantenimiento adecuado del sistema de desagüe pluvial, a fin de asegurar un eficiente sistema de escurrimiento de las aguas sobre las calzadas y veredas afectadas a la obra.
4. Efectuar el mantenimiento adecuado del sistema de iluminación, a fin de asegurar en el área de intervención el cumplimiento de las normativas y criterios fijados por la Dirección General de Alumbrado del GCBA.
5. Efectuar el mantenimiento adecuado de los sistemas de señalización, a fin de cumplir lo requerido por el Código de Tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de conformidad con las normas de Vialidad Nacional.
6. Gestionar los residuos derivados del mantenimiento y reparación del grupo electrógeno y las baterías en desuso como residuos peligrosos, en caso de corresponder.
7. Asegurar el libre acceso a las propiedades frentistas a la obra.
8. Asegurar la accesibilidad peatonal y de personas con movilidad reducida en los cruces bajo nivel.
9. Cumplir con las condiciones establecidas por el Departamento de Contaminación Acústica por Informe N° 7168653-DGET-2013 para la etapa operativa:
 - Presentar dentro de los sesenta (60) días de haberse habilitado el cruce bajo nivel, un Informe Técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en la región involucrada y en los puntos de referencia utilizados para la presentación de Informe de Evaluación de Impacto Acústico. Para ello deberá presentarse previamente ante la Autoridad de Aplicación, la propuesta metodológica a aplicar para la realización del informe técnico, en un todo de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 1540 y su Decreto Reglamentario N° 740/07.
 - En caso de que con la ejecución del proyecto se verificasen incrementos de significativa magnitud en el nivel de presión sonora respecto de la situación observada en la etapa preoperacional, deberán ejecutarse las medidas de mitigación pertinentes, de manera de minimizar las emisiones sonoras generadas por el flujo vehicular en la región comprometida.

III.- COMISIÓN INTERFUNCIONAL DE HABILITACIÓN AMBIENTAL

Llamada a pronunciarse, la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental en orden a la competencia asignada en el punto g) del Anexo II del Decreto N° 220/07 y la Resolución N° 300-MAYEP/08, se expidió mediante Acta N° 09/CIHA/14, sin formular observaciones al proyecto.

IV.- CONCLUSIÓN

En mérito a lo expuesto cabe concluir que habiéndose expedido la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación dependiente de la Dirección General de Evaluación Técnica mediante Informe IF-2014-03162325-DGET, y la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental mediante Acta N° 09/CIHA/14 esta instancia considera que en principio el proyecto desde el punto de vista técnico es viable y se ha dado cumplimiento a las etapas del Procedimiento Técnico Administrativo de Impacto Ambiental, emitiendo el presente Dictamen Técnico para la notificación al interesado y posterior discusión en la Audiencia Pública Temática (Artículo 26 de la Ley N° 123).

Validez desconocida
Digitally signed by Juan Carlos
Villalonga, DN: cn=Juan Carlos
Villalonga, o=GCBA, ou=GCBA, email=jvillalonga@gcba.gob.ar, c=AR



Juan Carlos Villalonga
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (MAYEPGC)

Digitally signed by Comunicaciones
Oficiales
DN: cn=Comunicaciones Oficiales
Date: 2014.03.19 18:08:23 -03'00'



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
"2014. Año de las letras argentinas"

Buenos Aires, a los 26... días del mes de marzo de 2014, se hace presente ante esta AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL *Dr. Ricardo Christian Pardo* con Documento DNI: N° 9.2...720...661... en su carácter de apoderada de AUTOPIASTAS URBANAS S.A., lo que acredita *apoderado* *Dr. Ricardo Christian Pardo*, quien solicita la vista de las actuaciones en los términos del art. 58 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Se deja constancia que en el presente acto se extrae copia de la Resolución N° 112/APRA/2014, del Expediente N° 2.156.926/13, que se entrega al interesado quien expresa su conformidad con la misma.-

Asimismo se transcribe a continuación los Artículos de la Ley de Procedimientos Administrativos (Decreto 1510/97), que fijan los plazos para recurrir por parte de los interesados: Art. 103. — Recurso reconsideración: Podrá interponerse recurso de reconsideración contra todo acto administrativo definitivo o que impida totalmente la tramitación del reclamo o pretensión del administrado y contra los interlocutorios o de mero trámite que lesionen un derecho subjetivo o un interés legítimo. Deberá interponerse dentro de los diez (10) días de notificado el acto ante el mismo órgano que lo dictó el cual será competente para resolver lo que corresponda conforme a lo dispuesto por el Artículo 101. Art. 113. — Recurso de Alzada: Contra los actos administrativos definitivos o que impiden totalmente la tramitación del reclamo o pretensión del recurrente —emanados del órgano superior de un ente autárquico—, procederá, a opción del interesado, el recurso administrativo de alzada o la acción judicial pertinente.- Art. 118. — Recurso Revisión: Podrá disponerse en sede administrativa la revisión de un acto definitivo y firme: a) Cuando después de dictado se recobrasen o descubrieren documentos decisivos cuya existencia se ignoraba o no se pudieron presentar como prueba por fuerza mayor o por obra de tercero; b) Cuando hubiere sido dictado basándose en documentos cuya declaración de falsedad se desconocía o se hubiere declarado después de emanado el acto; c) Cuando hubiere sido dictado mediando cohecho, prevaricato, violencia o cualquier otra maquinación fraudulenta o grave irregularidad comprobada. El pedido deberá interponerse dentro de los treinta (30) días de recobrase o hallarse los documentos o cesar la fuerza mayor u obra de un tercero; o de comprobarse en legal forma los hechos indicados en los incisos b) y c) y será resuelto dentro del plazo de treinta (30) días.- Art. 119. — Recurso contra decisiones definitivas: Las decisiones definitivas o con fuerza de tales que el órgano ejecutivo, o los Ministros dictaren en recursos administrativos y que agoten las instancias de esos recursos sólo serán susceptibles de la reconsideración prevista en el artículo 103 y de la revisión prevista en el artículo 118 de la presente Ley. La presentación de estos recursos suspende el curso de los plazos para interponer la demanda judicial.-

Tomada la vista requerida, se cierra el acto, firmado por el funcionario actuante y el/la interesado al pie de la presente en (2) dos copias.

.....
FIRMA DEL REQUIRENTE

Dr. RICARDO CHRISTIAN PARDO
Gerente Operativo
Gerencia Operativa de Asuntos Jurídicos
Dirección General Técnica Administrativa y Legal
Agencia de Protección Ambiental
Ministerio de Ambiente y Espacio Público
.....
Firma del Funcionario Público



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S
2014, Año de las letras argentinas

Resolución

Número: RESOL-2014-112-APRA

Buenos Aires, Jueves 20 de Marzo de 2014

Referencia: Ex. N° 2.156.926/13 "Cruce bajo nivel sobre las vías del Ferrocarril Mitre (Ramal Mitre) y Av. Dr. Ricardo Balbín N° 3800 a 4050",

VISTO: Las Leyes N° 6 y 123, los Decretos N° 220/07 y 222/12, la Resolución N° 300/MAYEPGC/08, el Expediente N° 2.156.926/13, y

CONSIDERANDO:

Que por el citado expediente tramita la Declaración de Impacto Ambiental y el correspondiente Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto "Cruce bajo nivel sobre las vías del Ferrocarril Mitre (Ramal Mitre) y Av. Dr. Ricardo Balbín N° 3800 a 4050", con una superficie total de 16.235m², cuyo titular es AUTOPISTAS URBANAS S.A.;

Que en el contexto de la Ley N° 123 la obra a realizar ha sido categorizada Con Relevante Efecto Ambiental (CRE), por consiguiente debe celebrarse la pertinente Audiencia Pública, exigida en forma obligatoria por la normativa aplicable, y en un todo de acuerdo con el artículo 30 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires;

Que la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación de la Dirección General de Evaluación Técnica mediante el Informe IF-2014-03162325-DGET se ha expedido respecto del mérito del estudio de Evaluación de Impacto Ambiental presentado por el solicitante;

Que en cumplimiento de lo previsto en el artículo 9°, inciso d) de la Ley N° 123 el Señor Presidente de ésta Agencia de Protección, como Autoridad de Aplicación de la Ley N° 123 ha emitido el Dictamen Técnico (IF-2014-03622797-APRA), receptando las consideraciones técnicas del proyecto efectuadas en el Informe Técnico antes citado;

Que se ha expedido la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental mediante Acta N° 09/CIHA/14, en orden a la competencia atribuida en el punto g) del Anexo II del Decreto N° 220/07 y la Resolución N° 300/MAYEPGC/08;

Que habiéndose agregado el Dictamen Técnico y en mérito a los demás antecedentes antes señalados, corresponde proceder a efectuar la convocatoria a Audiencia Pública para la discusión y evaluación de la propuesta;

Que en virtud de lo previsto en el Artículo 17 del Anexo I del Decreto N° 222/12 ha sido delegada en la Autoridad de Aplicación la convocatoria a Audiencia Pública a la que hace referencia el Artículo 26 de la Ley N° 123, sin perjuicio de la intervención que le cabe a la Subsecretaría de Descentralización, Desconcentración y Participación Ciudadana, dependiente de la Secretaría de Gestión Comunal y Atención

Ciudadana;

Que el llamado a Audiencia Pública tiene por finalidad consultar en forma simultánea, en pie de igualdad y a través del contacto directo con los vecinos, organizaciones intermedias, sindicatos, empresarios, funcionarios, académicos, urbanistas y todo otro interesado en el proyecto presentado de la manera mas amplia que sea posible, estimulando de esta manera la participación ciudadana y favoreciendo la toma de decisiones y la transparencia en la gestión pública, de acuerdo con la normativa aplicable y en cumplimiento del trámite previsto en el Capítulo VII de la Ley N° 123;

Que hasta tanto se celebre la Audiencia Pública y a los efectos de la toma de vista de los interesados y de la inscripción de quienes quieran intervenir con el carácter de participantes se procederá a abrir el correspondiente Registro y poner a su disposición el Expediente N° 2.529.480/13 en la Subsecretaría de Descentralización, Desconcentración y Participación Ciudadana sita en Avenida Roque Sáenz Peña 555 piso 7° de la Ciudad o vía e-mail audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar desde el día lunes 31 de marzo de 2014, hasta el día viernes 25 de abril de 2014 inclusive, en el horario de 11:00 a 16:00 horas;

Que el Artículo 45 de la Ley N° 6 prevé que con el fin de difundir la convocatoria a Audiencia Pública se debe de publicitar en los medios de difusión masiva su realización con una antelación no menor de veinte (20) días hábiles respecto de la fecha fijada para la misma.

Por ello, y en virtud de las facultades que le asigna la Ley N° 2.628 y los Decretos N° 138/08 y 509/13

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

RESUELVE

Artículo 1°.- Convócase a Audiencia Pública, de conformidad con lo establecido en Artículo 26 de la Ley N° 123 de Evaluación de Impacto Ambiental y bajo el régimen de la Ley N° 6 y sus modificatorias, para el día lunes 5 de mayo de 2014, desde las 15:00 horas, en la Sede Comunal N° 12, sita en la calle Miller N° 2751, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 2°.- El objeto de la Audiencia Pública convocada precedentemente es el análisis del proyecto obra "Cruce bajo nivel sobre las vías del Ferrocarril Mitre (Ramal Mitre) y Av. Dr. Ricardo Balbín N° 3800 a 4050", abarcando una superficie total de 16.235m², cuyo titular es AUTOPISTAS URBANAS S.A.

Artículo 3°.- El organismo encargado de organizar la Audiencia Pública convocada por el Artículo 1° de la presente, es la Subsecretaría de Descentralización, Desconcentración y Participación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gestión Comunal y Atención Ciudadana, la cual dispondrá la apertura del registro de Participantes.

Artículo 4°.- La documentación técnica correspondiente debe ser aportada por esta Agencia de Protección Ambiental.

Artículo 5°.- Los participantes deben inscribirse y tomar vista del Expediente N° 2.156.926/13 en la Subsecretaría de Descentralización, Desconcentración y Participación Ciudadana sita en Avenida Roque Sáenz Peña 555 piso 7°, o vía e-mail: audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar desde el día lunes 31 de marzo de 2014 hasta el día viernes 25 de abril de 2014 inclusive, en el horario de 11:00 a 16:00 horas.

Artículo 6°.- La difusión de la Audiencia Pública debe ser realizada de conformidad a lo previsto en el

Artículo 45 de la Ley N° 6.

Artículo 7°.- Establécese que la Audiencia Pública será presidida por el Señor Presidente de esta Agencia, pudiendo delegar esta función en otro funcionario que él designe. La Coordinación de la Audiencia Pública estará a cargo de funcionarias/os de la Subsecretaría de Descentralización, Desconcentración y Participación Ciudadana, dependiente de la Secretaría de Gestión Comunal y Atención Ciudadana.

Artículo 8°.- Los gastos que irrogue la publicación, logística, equipamiento, material de apoyo, grabación, desgrabación, versión taquigráfica y confección del Acta de Audiencia deben ser solventados por el titular del emprendimiento objeto de la misma.

Artículo 9°.- Regístrese, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires y procédase a la notificación a la parte interesada, dejándose debida constancia de ello en el cuerpo de la actuación y para su conocimiento y demás efectos pase a la Subsecretaría de Descentralización, Desconcentración y Participación Ciudadana. Cumplido, archívese.

Validez desconocida
Digitally signed by Villalonga Juan Carlos
DN: cn=Villalonga Juan Carlos
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Juan Carlos Villalonga
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (MAYEPGC)

Digitally signed by Comunicaciones
Oficiales
DN: cn=Comunicaciones Oficiales
Date: 2014.03.20 17:34:40 -03'00'

