

Copia. Ing. Guzman

Buenos Aires, 14 de OCTUBRE DE 2016. En el día de la fecha me NOTIFICO y DENTRO la documentación en original.



x Ing. GUADALUPE RODRIGUEZ MARCAIDA  
Directora General  
x Dirección General de Planificación de la Movilidad  
x Subsecretaría de Tránsito y Transporte  
x Secretaría de Transporte  
DNI 8480991

## GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

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

### Resolución

Número: RESOL-2016-398-APRA

Buenos Aires, Miércoles 12 de Octubre de 2016

Referencia: EX 2015-24247128-MGEYA APRA S/ Resolución C.A.A.

EX-2015-24247128-MGEYA-APRA- Proyecto: "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC S Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal".

#### VISTO:

La Ley Nacional N° 25.675, la Resolución SAyDS N° 177/07 y sus modificatorias, las Leyes N° 123, 1.356, N° 1.540, Ley N° 2.214 y N° 2.628 (texto consolidado por Ley N° 5.454), los Decretos N° 138/0 N° 222/2012 y N° 37/2016, la Resolución N° 326/APRA/13, Resolución Conjunta N° 2/APRA/15, Disposición N° 117/DGTALAPRA/2012, el Expediente N° EX-2015-24247128-MGEYA-APRA, y

#### CONSIDERANDO:

Que por el Expediente citado en el Visto tramita la Declaración de Impacto Ambiental y el Certificado de Aptitud Ambiental, incluido en el Régimen de Adecuación normado en el Artículo 40 de la Ley N° 123, de las actividades: "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal", con una superficie aproximada de 135.000 m<sup>2</sup>, a cargo de la Dirección General de Planificación de la Movilidad;

Que en el marco de la normativa ambiental, se presumen como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (CRE) conforme lo establecido por el Artículo 13 inciso a) de la Ley N° 123 "Las autopistas, autovías y líneas de ferrocarril y subterráneas y sus estaciones";

Que considerando que el presente proyecto contempla la elevación de las vías del Ferrocarril San Martín sin realizar ninguna modificación de la traza existente, siendo esta preexistente a la entrada en vigencia de la Ley N° 123, el proyecto es incluido en el Régimen de Adecuación Ambiental previsto por la norma;

Que por Informe N° IF-2016-21526245-DGET e Informe Complementario N° IF-2016-21793119-DGET, la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación de la Dirección General de Evaluación Técnica efectuó un exhaustivo análisis de la documentación y de lo declarado en el estudio presentado para la actividad, destacando los aspectos de interés y formulando las observaciones correspondientes;

Que el Proyecto "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal" propone la elevación de la traza existente del Ferrocarril San Martín, por intermedio de un viaducto ferroviario de 4.9 km de longitud desde la calle Paraguay hasta la estación La Paternal, ubicada en el barrio homónimo, para descender previo al puente de la Av. San Martín;

Que en el tramo de la Línea San Martín, entre Palermo y Paternal, existen once (11) pasos a nivel;

(Honduras, Gorriti, Cabrera, Niceto Vega, Córdoba, Loyola, Ramirez de Velazco, Corrientes, Girardo Jorge Newbery y Trelles) y existen además diez (10) calles cuyo tránsito se encuentra interrumpido por existencia de las vías sin cruce habilitado;

Que dos (2) de los pasos a nivel existentes, el de Av. Córdoba y el de Av. Corrientes, son cruces de muy intenso tránsito vehicular, de compleja solución dadas las dificultades para convertirlos en diferente nivel de mantenerse el actual trazado a nivel del Ferrocarril, considerando la existencia del Arroyo Maldonado el Puente de la Av. Juan B. Justo y la línea "B" de subterráneos;

Que además, el previsible incremento futuro en la frecuencia ferroviaria generaría dificultades al tránsito automotor en la zona y crearía mayores demoras en las dos avenidas mencionadas;

Que por otra parte, la posibilidad de realizar cruces de calles en diferente nivel es limitada dada existencia del Arroyo Maldonado y la configuración urbana de la zona;

Que para permitir la eliminación de la barrera urbana que divide sectores de los barrios de Palermo, Vil Crespo y Chacarita, y evitar los efectos negativos de la interferencia con el tránsito de las calles, la solución es elevar la traza del Ferrocarril, de tal forma que éste se desarrolle en alto nivel cruzando las arterias viales en altura;

Que el proyecto considera las siguientes premisas: 1) Mantener en servicio la línea durante la construcción del viaducto, salvo interrupciones por cortos períodos en momentos críticos de la construcción; 2) Compatibilizar el diseño y el proceso constructivo del viaducto con la continuidad del servicio por la traza actual de la línea; 3) Realizar la obra totalmente dentro de la zona de vía actual, sin expropiaciones; 4) Desarrollar el viaducto en una solución que no requiera el uso de terrenos ajenos a la propiedad del Ferrocarril; 5) Desarrollar el viaducto aproximadamente a partir de la progresiva 6/500 hasta empalmar nuevamente con las vías actuales aproximadamente a la altura de la progresiva 10/750; 6) Efectuar el proyecto de interferencias;

Que a modo de síntesis, el proyecto propone: 1) Prolongar el viaducto del Ferrocarril hasta vincularse con la Estación La Paternal; 2) Reformular las Estaciones Chacarita y La Paternal (ubicación, características funcionales); 3) Demoler el viaducto vial de la Av. Juan B. Justo por problemas estructurales; 4) Que las avenidas Córdoba, Juan B. Justo, Corrientes, Newbery, Trelles/Warnes y las calles Honduras, Gorriti, Cabrera, Niceto Vega, Loyola, Ramírez de Velazco y Girardot pasen a ser cruces de vías a desnivel, bajo el viaducto ferroviario la apertura de diez posibles nuevos pasos seguros: Castillo, Aguirre, Vera, Villarreal, Iturri, Leiva, Caldas, Concepción Arenal, Montenegro, Santos Dumont;

Que el proyecto tiene distintos componentes identificados, que se mencionarán a continuación;

Que con respecto al trazado ferroviario, se utilizará el trazado actual, para continuar el proyecto de las nuevas vías en alto nivel, a partir de la Estación Palermo en un viaducto, lo que permitirá abrir al tránsito vial los cruces de una gran cantidad de calles de la zona, eliminar los factores de riesgo de los cruces a nivel, por ende mejorar la seguridad, habilitar nuevas áreas verdes y de utilidad pública en zonas actualmente deterioradas y mejorar el escurrimiento pluvial en la zona circundante;

Que el proyecto ha previsto la materialización de un viaducto elevado para el ferrocarril, el cual será para dos (2) vías, partiendo de la cota actual de la vía en el extremo Oeste de los andenes de la Estación Palermo hasta la Estación Paternal. El diseño previsto permite la construcción posterior de una tercera vía elevada para aumentar la capacidad del viaducto;

Que la construcción del viaducto ferroviario obliga a demoler el actual puente de la Av. Juan B. Justo sobre la Av. Córdoba y las vías, reemplazándolo por un cruce a nivel entre ambas avenidas, habiéndose previsto la restitución de la rasante original de esta avenida, lo que restablece su cruce a nivel con Av. Córdoba;

Que la vía actual se mantendrá en circulación, sin cortar el servicio diario salvo en cortos lapsos programados para los trabajos de empalme de las vías nuevas con las existentes;

Que se tendrán precauciones de velocidad en la circulación consistentes en reducción de la velocidad en los sectores del frente de obra y cuando sea necesario, cortes de vía nocturnos o durante los fines de semana;

Que se ha contemplado la posible construcción de vías temporarias para la circulación provisoria. En este sentido, se proyectaron las obras provisionales para permitir la circulación mientras duren las obras de construcción del viaducto, incluso evaluando los materiales y el movimiento de suelos que resulten necesarios para la concreción de las mismas;

Que el diseño del viaducto contempla en todos los cruces de calles que se libere un galíbo carretero mínimo para vehículos de gran porte sobre el eje de las calles en los cruces a distinto nivel;

Que la nueva traza tiene el siguiente desarrollo: 1) Entre las calles Paraguay y Honduras, se desarrollarán dos viaductos independientes, uno por cada vía a cada lado de la traza actual. El sector central, por sobre la actual traza, se dejará libre para permitir la construcción futura de una tercera vía; 2) Una vez que la altimetría de la nueva estructura permita librar el galíbo suficiente (unos 50 m antes de la calle Honduras) las vías se ubicarán por sobre la traza actual, pero dejando nuevamente espacio para la construcción de la futura tercera vía prevista. La infraestructura de pilas será del tipo pórtico, donde apoyarán los dos viaductos a construir. La estructura resultante ocupará prácticamente todo el ancho de la zona ferroviaria actual; 3) A partir de Corrientes las vías se abrirán hacia ambos lados para permitir el emplazamiento de un andén de la nueva Estación Chacarita que quedará ubicada entre ambas; 4) Aproximadamente a la altura de Dorrego las vías recuperan el trazado actual y continúan en viaducto; 5) El trazado en viaducto continuará hasta llegar a la Estación Paternal que se propone con sus andenes en alto nivel; 6) Viniendo del lado del Retiro, antes de ingresar a los andenes de la Estación Paternal deberá proyectarse un cambio sobre cada una de las vías de tal manera que se de inicio a la vía cuádruple; 7) Cada uno de los andenes de la estación tendrá una vía a cada lado; 8) Ni bien las cuatro vías principales dejen la zona de andenes hacia el lado de la Villa del Parque, comenzarán a descender hasta empalmar con las cuatro vías actuales aproximadamente en la zona ubicada bajo el puente de la Av. San Martín;

Que la Estación Chacarita pasará a desarrollarse en forma elevada, y se ubicará inmediatamente al Oeste del cruce de la Av. Corrientes. Esta estación se encuentra ubicada desde el cruce de la Av. Corrientes con las vías del FC San Martín (actual estación a nivel) hasta unos pocos metros de lo que virtualmente sería el cruce de las vías del mismo ferrocarril con la Av. Dorrego;

Que el Proyecto arquitectónico de la Estación Chacarita comprende básicamente accesos, boleterías, andenes y locales entre otras instalaciones de servicios y auxiliares;

Que se diferencia en la nueva estación elevada, un volumen importante hacia el lado Oeste de la Av. Corrientes donde se desarrolla la estación en sí misma, y otros dos volúmenes más livianos, uno hacia el Este de la avenida que permite el cruce por medio de una pasarela y otro al finalizar los andenes hacia el Oeste casi llegando a la Av. Dorrego;

Que la nueva Estación Paternal se encuentra ubicada desde el cruce de la calle Trelles con las vías del FC San Martín (actual estación a nivel) hacia el Oeste. El Proyecto arquitectónico de la Estación Paternal comprenderá básicamente accesos, boleterías, andenes y locales entre otras instalaciones de servicios auxiliares, se encontrará elevada, en alto nivel y tendrá dos andenes con una vía a cada lado de cada uno de los andenes;

Que con respecto a las instalaciones de señalización y alimentación eléctrica, el diseño contempla la electrificación futura de la línea mediante alimentación de tracción por hilo de contacto superior (catenaria), con sus espacios para albergar los subsistemas y cables de retorno, incluso contemplar o sugerir las reservas de espacio que se estimen necesarias;

Que el diseño permitirá al viaducto contener todos los conductos necesarios para los cableados correspondientes al sistema de señalización, seguridad y sistemas de telemando. También, la

Que en todos los casos se libera un gálibo mínimo de 5.10 sobre el eje de los cruces viales. Sobre las avenidas u otros sectores donde se requieren luces mayores, se debe recurrir a estructuras especiales;

Que debido a la magnitud de las cargas actuantes y también para limitar el peso de los elementos de tablero a montar, se proponen dos viaductos dispuestos en forma paralela;

Que cada viaducto toma una vía y es independiente del otro aún en los casos que estuvieran adosados;

Que la infraestructura estará conformada casi exclusivamente por pilas, constituidas por pórticos columnas aisladas de hormigón in situ, dependiendo de cada sector particular, existiendo sectores atípicos en donde la implantación de los puntos de apoyo está condicionada por los hechos existentes (construcciones, calles, vías con servicio ferroviario en actividad, oblicuidad de líneas de edificación, estructuras subterráneas, interferencias con servicios, etc.);

Que en términos generales se preferirá por razones de mejor visual, disponer pilas formadas por columnas aisladas y dintel en doble ménsula. Cuando el viaducto circula sobre las vías existentes las pilas serán pórticos con viga dintel y dos columnas. Cabezales, columnas y dinteles están previstos para ser ejecutados in situ. Los dinteles de pórticos pueden ejecutarse, según el caso, premoldeados o ejecutados in situ con encofrados autoportantes, eventualmente postesados;

Que respecto a las fundaciones, sobre la base de antecedentes genéricos de los suelos de las zonas a atravesar y considerando los estudios de suelos específicos y también con el criterio de uniformar métodos constructivos, se prevé la ejecución de pilotes de gran diámetro hormigonados in situ, sobre los que descargarán las columnas a través de los cabezales;

Que la altura del paquete estructural respecto al nivel del riel, es en todos los casos la misma, y será ajustado con la rasante de proyecto de las vías para poder liberar un gálibo mínimo de 5.10 m en los cruces sobre calles y avenidas transversales bajo nivel;

Que desde el punto de vista estructural, se describen a continuación las alternativas utilizadas;

Que la sección cerrada en "U" con laterales externos curvos, se trata de un tablero cerrado con losa inferior y vigas invertidas en ambos laterales. El cajón así formado contiene el conjunto de vía (balasto, durmientes y rieles) más carpetas, aislaciones y desagües. El espacio entre caras internas de vigas se verifica en función del recorrido de la vía en el tramo en estudio, de su luz y del radio de la curva ferroviaria;

Que la sección del tablero se completa con espacio para instalaciones, vereda, pantallas acústicas y previsión para el anclaje de futuras columnas soportes de la catenaria. En todas las pilas, y en forma alternada, se dispondrán refugios para personal que trabaja sobre la línea. Estas características generales se complementan en este caso con un tratamiento de la superficie vista, tendiente a borrar aristas duras;

Que las vigas invertidas resultan asimétricas debido a los requerimientos de gálibo ferroviario en relación con la separación entre ejes de vías;

Que también hay una sección conformada con elementos premoldeados individuales: Cada tramo de viaducto está formado por cuatro vigas premoldeadas pretensadas (postesado con adherencia en una sola etapa) de sección "U", y una losa superior "in situ";

Que esta sección es de mucho más fácil montaje debido al reducido peso de los elementos que componen, pero en contrapartida requiere mucho más trabajo de terminación y el completamiento de la sección en el sitio;

Que en los cruces principales se estudiarán alternativas para cruzar obstáculos con luces de hasta 45 m como puede ser el caso de las Avenidas Córdoba, Corrientes, Jorge Newbery y Trelles y hasta 54 m en Av. Juan B. Justo. Como premisa básica se consideran alternativas que permitan trabajar con secciones pro

elaboradas de acero y hormigón que minimicen el trabajo en el lugar con el fin de reducir las interferencias al tránsito que se cruce;

Que las nuevas estaciones elevadas Chacarita y Paternal, se construirán siguiendo un esquema estructural básico que consiste en estructuras del tipo mixto, es decir acero y hormigón, paralelas a la de los viaductos que alojan los andenes, accesos y otros locales;

Que todas las fundaciones se prevén con pilotes excavados, al igual que las correspondientes a los viaductos ferroviarios;

Que se presentaron los Planos de las mismas identificados por Informe N° IF-2016-19880837-DGET;

Que con respecto a la demolición del Puente de la Reconquista, dado que la obra deberá convivir con la operación ferroviaria de la línea, se estableció una metodología y una secuencia que minimiza o anula las afectaciones a sus servicios;

Que respecto a las fundaciones, sobre la base de antecedentes genéricos de los suelos de las zonas a atravesar y considerando los estudios de suelos específicos y también la presencia de grandes infraestructuras se adoptó, por razones de seguridad y económicas, el criterio de no proceder a la extracción;

Que los factores condicionantes para las obras de demolición de este Puente son los siguientes: 1) Mantener en servicio la línea Ferroviaria San Martín durante la ejecución de las tareas, salvo interrupciones por cortos períodos en momentos críticos de la deconstrucción, demolición y desmontaje; 2) Utilizar ventanas horarias acordadas con el Comitente y la empresa concesionaria del Servicio Ferroviario; 3) Compatibilizar las tareas de demolición, desmontaje y deconstrucción del puente y el proceso constructivo del Viaducto del FC San Martín, garantizando tanto su seguridad, como la de las personas involucradas, los vecinos lindantes y el público en general; 4) Realizar las obras de demolición y deconstrucción considerando, por razones de seguridad, la presencia en el sitio tanto del Emisario principal del Arroyo Maldonado, los túneles de los Aliviadores de dicho Arroyo, como del Túnel Secundario Niceto Vega; 5) Las acciones, actividades y tareas inherentes a la demolición del puente requieren, la instalación de obradores y depósitos de los materiales extraídos, escombros, grandes maquinarias y equipos de trabajo específicos. El tipo y tamaño será función de las actividades a ejecutar, del sitio de intervención, del tiempo de ejecución, la cantidad de personal y del equipamiento y materiales que se requiera; 6) Prioritariamente se podría utilizar como obrador específico, eventual depósito de residuos especiales y parque de maquinarias de las obras de demolición del puente, el predio sobre la Av. Niceto Vega, donde se encuentra el predio utilizado para la Limpieza del Aliviador A° Maldonado del sobrenadante del espejo de agua; 7) Los depósitos transitorios del material de demolición del puente, serán dispuestos en principio, dentro de la actual zona de "bajo viaducto". Posteriormente podrán ser trasladados, acordando el uso y las ventanas horarias, en vagones de carga, hasta las Playas de Maniobras del FC San Martín, situadas en Sáenz Peña, Santos Lugares y José C. Paz. Esta solución no requeriría el uso de terrenos ajenos a la propiedad del Ferrocarril y/o del GCABA; 8) No demoler y/o extraer las fundaciones de los apoyos, pilas y/o pilares; 9) Retirar diariamente el material de demolición y deconstrucción, procediendo a su posterior disposición en las playas ferroviarias; 10) Reubicar en alguno de los espacios próximos del Bajo Viaducto FC San Martín elementos constructivos del Puente de la Reconquista como homenaje al icono barrial constituyendo un centro de interpretación básica; 11) Las acciones de demolición, desmontaje y deconstrucción, podrían seguir los siguientes criterios y secuencias que se describirán abajo, considerando atender prioritariamente la liberación de los tramos sobre la traza del FC San Martín;

Que como criterios de demolición y desmontaje se mencionan los siguientes: 1) Corte del Tablero de la parte central del Puente / cruce sobre la Av. Córdoba y retiro de las vigas premoldeadas procediendo a su corte y seccionamiento, disponiendo el material en los sitios próximos predeterminados; 2) Corte del Tablero central del Puente / cruce sobre la Av. Coronel Niceto Vega y retiro de las vigas premoldeadas procediendo a su corte y seccionamiento, disponiendo el material transitoriamente en los predios

designados a tal fin; 3) Corte del Tablero central, del tramo sobre las vías del FC San Martín, procediendo como en los casos anteriores al retiro del material de demolición; 4) Corte del Tablero central del tramo contiguo al anterior (enfrenta al asentamiento precario) que une en viaducto con el Puente / cruce sobre Av. Niceto Vega; 5) Proceder al corte y seccionamiento de los apoyos y las pilas / pilares comprendidos en los tramos intervenidos, antes mencionados liberando así la traza ferroviaria para la construcción del viaducto; 6) Proceder al corte y seccionamiento de los Tableros de los tramos comprendidos entre el Puente / cruce sobre Av. Niceto Vega y la rampa de acceso; 7) Proceder al corte y seccionamiento de las pilas / pilar comprendidos en el tramo intervenido; 8) Proceder al corte y seccionamiento de los apoyos y las pilas pilares comprendidos en los tramos intervenidos; 9) Proceder a la demolición de la rampa sudoeste; 10) Proceder a la demolición de la rampa noreste;

Que la construcción del Viaducto del FC San Martín contribuirá a revitalizar su área de influencia y ámbito de su propia traza a través de 3 lineamientos proyectuales clave: I. que su materialización constituya una barrera urbana; II. que su entorno se valore con un diseño calificado del espacio público; III. que la superficie bajo viaducto permita usos del suelo idóneos a tal fin;

Que se presentó el Anexo IX - Obras Bajo Viaducto Proyectadas, identificado mediante Informe N° II 2016-19880837-DGET, del cual se resumen las siguientes generalidades: 1) La propuesta de usos del suelo en el bajo viaducto estará orientada por una serie de opciones de acuerdo a sus características dominante urbano - ambientales; técnicas y de gestión; 2) Los factores condicionantes de carácter urbano ambiental tienen dos vertientes fuertemente interrelacionadas ya que responden a dos campos de estudio diferentes condicionantes de carácter urbanístico y condicionantes relacionadas con la calidad paisajística; 3) Las intervenciones a nivel de paisaje para la refuncionalización de los espacios resultantes del viaducto elevando tanto de su traza como de parcelas aledañas, tienen como objetivo generar un corredor verde con continuidad de uso público desde el Parque Tres de Febrero, en Palermo, hasta los espacios verdes de Agronomía. Se incorpora un circuito de movilidad peatonal y ciclista, aportando beneficios para el ecosistema urbano a través de la generación de nuevos espacios verdes y la conformación de nuevos corredores de biodiversidad;

Que a partir de la preexistencia de sendas ciclistas, sendas aeróbicas y espacios verdes públicos, se propone la prolongación del recorrido asociando los usos en una senda multifuncional (peatonal + ciclista biológica), con paradas en los nodos ciclistas. Se anexarán al corredor nuevos espacios verdes, tales como plazoletas y plazas que permitan generar continuidad visual desde los espacios bajo viaducto;

Que a partir de identificar particularidades y homogeneidades en el corredor, se desarrollan recomendaciones para el tratamiento del paisaje en relación a los tramos identificados y sus nodos de articulación. Se proponen lineamientos generales, a nivel de ideas, para la resolución de las problemáticas detectadas y se elabora un menú de tipologías de intervención paisajística;

Que estas tipologías definen elementos y herramientas de paisaje para la minimización de impactos perceptuales y ambientales dados por la actividad del ferrocarril sobre el viaducto. Desde la dimensión perceptual se resuelven pautas de diseño, visuales y de espacialidad para el corredor verde asociado al viaducto, cortinas forestales, intervenciones paisajísticas en espacios remanentes y pasajes de vías de circulación bajo el viaducto;

Que desde la dimensión ambiental las tipologías se orientan a la definición de áreas y dispositivos paisajísticos de amortiguación para la minimización de impactos ambientales sonoros y de polución atmosférica;

Que se establecen tres tipos de intervenciones con tipologías de tratamiento paisajístico particulares, que se mencionarán a continuación;

Que en primer lugar, el tratamiento de envolventes requerirá trabajar las visuales desde y hacia el viaducto respecto al entorno inmediato sobre la plataforma a 5.50 m de altura sobre el piso;

Que las características de los frentes y fondos urbanos, las distancias y anchos disponibles, las abstracciones visuales largas potenciales, serán condiciones del medio a tener en cuenta para la definición de intervenciones paisajísticas, así como dispositivos y elementos constructivos o el material vegetal a seleccionar;

Que desde el punto de vista del paisaje y la percepción del entorno urbano, el tratamiento de visuales es prioritario para lograr un manejo adecuado y de bajo impacto respecto al corredor mismo y sus envolventes, así como resignificar y fortalecer la imagen urbana del entorno;

Que el tratamiento de envolventes se realiza a través de dos recursos tipológicos y dispositivos paisajísticos para la minimización de impacto perceptual - ambiental: se propone el uso de cortinas forestales y pantallas acústicas vegetadas;

Que en segundo lugar, la traza del viaducto requiere, por un lado la definición de un espacio de amortiguación paisajístico a modo de corredor, a ambos lados de las vías, y por otro la generación de un espacio continuo que permita conectividad funcional y ecológica desde los Parques de Palermo hasta los espacios verdes de Agronomía;

Que dada la diversidad de características de los tramos que componen la totalidad del recorrido, el corredor variará sus dimensiones y características en relación a las particularidades de cada uno de ellos, e incluso cuanto a anchos variables, usos, tratamientos paisajísticos, minimización de impacto visual y sonoro;

Que el tratamiento del corredor por las características de borde y espacios vacantes asociados a la traza tendrá tres tipologías: 1) Movilidad: Se define esta tipología como una pieza urbano-paisajística materializada como una senda multifuncional (peatonal -ciclista - biológica). Incluye un circuito peatonal de vereda acompañado por espacios verdes lineales y por arbolado. Está asociada a la ciclovía que por los tramos se vincula con las existentes y en otros son nuevas prolongaciones; 2) Permanencia: Son espacios verdes a modo de plazoletas que se vinculan a la traza del viaducto permitiendo expansiones y generación de espacios con actividades de esparcimiento barrial con equipamiento urbano. A su vez permiten forestaciones; 3) Biodiversidad: Una de las principales funciones de los corredores urbanos a nivel ecológico es la prestación de servicios ecosistémicos como la mejora de la biodiversidad y la unión de parches (parques públicos). La generación de un corredor continuo en la traza del viaducto es posible a través de ensanches de espacios verdes, arbolado o pantallas vegetadas con especies nativas;

Que en tercer lugar, acorde a las características y limitaciones de cada tramo, el tratamiento del bajo viaducto supondrá dos situaciones puntuales. El bajo viaducto libre, posible de ser asociado a otros espacios verdes vacantes en la trama conformando parte del corredor verde del viaducto, o el bajo viaducto cerrado con usos definidos, a los cuales se anexan usos de movilidad peatonal, ciclista y equipamiento urbano;

Que a su vez, existe una tercera situación que requerirá tratamientos paisajísticos específicos como los pasajes de calles bajo el viaducto. Estas admiten diferentes intervenciones de diseño paisajístico, las cuales pueden ser trabajadas en relación a los actuales planes y proyectos de Regeneración Urbana del Ministerio de Ambiente y Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires;

Que las intervenciones de los espacios bajo el viaducto y pasajes, como los bordes a nivel del piso, y paredes que delimitan tramos del bajo viaducto, así como taludes, son parte del desarrollo de las estrategias las cuales requieren de instrumentos y tipologías de intervención paisajístico-sustentables: Jardines Transversales, Jardines Verticales y Movilidad;

Que la ruptura transversal del corredor continuo bajo el viaducto permite la cohesión y vínculo barrial. Estos espacios son proyectados como espacios verdes de pequeña dimensión con funciones tanto de esparcimiento como perceptuales a modo de jardines urbanos con vegetación relacionada a los tratamientos del corredor de biodiversidad;

Que el tratamiento de medianeras, muros, paredes bajo puentes, taludes en ciudades con vegetación contribuye a mejorar la imagen del paisaje urbano y las condiciones ambientales del sitio. Estas intervenciones incrementan la aislación térmica, acústica, capturan partículas contaminantes del aire, generan espacios verdes y brindan atractivo paisajístico;

Que la movilidad está definida por la prolongación de la ciclovía y senda peatonal aeróbica que ocurre en situaciones de bajo viaducto;

Que esta senda se encuentra asociada a equipamiento urbano como bancos y tratamiento de muros e murales, luz, color y textura;

Que en cuanto al cronograma de obras, de acuerdo a lo presentado en el Anexo IV identificado por Informe N° IF-2016-19880837-DGET, la totalidad de las tareas previstas para el Conjunto de Obras, tiene una duración aproximada de 780 días / 26 meses;

Que con respecto a la línea de base ambiental, el Proyecto "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal" está localizado siguiendo un eje virtual E – de la CABA, circunscripto en las Comunas 14 y 15;

Que en el Capítulo 5 del Estudio de Impacto Ambiental adjunto mediante Registro N° RE-2015-38243240/APRA se presenta el estudio y evaluación de las características del medio físico y socioeconómico donde se implanta el Proyecto con la finalidad de establecer las condiciones de la Línea de Base Ambiental "Estado 0/ Inicial";

Que la traza prevista para el Viaducto del FC San Martín, atraviesa en su recorrido los barrios de Palermo La Paternal y el límite entre los barrios Chacarita y Villa Crespo; barrios que poseen una singular identidad urbana y un importante valor paisajístico, recreativo, patrimonial y cultural;

Que en el desarrollo de este proyecto se presentarán diferentes situaciones, especialmente a nivel de calles. Se destacan entre otras: Calles interrumpidas por la actual traza desarrollada en el nivel de las aceras, donde la trama urbana se encuentra abruptamente sesgada. Estas zonas en la situación con Proyecto favorecen el uso del espacio generando una continuidad urbana hacia el espacio de uso público en el bajo viaducto. Además de la continuidad que se genera por los cruces en los casos en que se prevea la continuidad de las calles;

Que en los casos en que la traza se desarrolla entre casas bajas, la circulación en viaducto, genera un espacio de convivencia, a nivel peatonal;

Que se destacan en la traza sectores potenciales a incorporar al bajo viaducto ya sea por un reordenamiento del ámbito de intervención o por el uso de terrenos propios del ferrocarril que actualmente no tienen un uso activo definido y registrado;

Que en los casos en los cuales la traza tiene vinculación con emprendimientos de diferente índole comercial y/o cultural, con edificaciones revalorizadas, en estas situaciones la incorporación del bajo viaducto facilitará la generación de un espacio de vínculo con las mismas actividades, como es el caso del sector del polo audiovisual;

Que las áreas definidas pueden ser divididas en tramos relativamente homogéneos en cuanto a la tipología de los barrios, su función, la morfología del espacio exterior, las envolventes y los frentes urbanos;

Que estos Tramos se enumeran a continuación: T1A: Los Arcos (Av. Santa Fé - Costa Rica); T1: Hollywood (Costa Rica - Av. Córdoba); T2: Audiovisual (Av. Córdoba - Av. Corrientes); T3: Atlanta (Av. Corrientes - Iturri/Muñecas); T4: Warnes (Iturri / Muñecas - Av. J. Newbery / Oroño); T5: Chacarita (Av. J. Newbery / Oroño - Trelles / Av. Garmendia); T6: Paternal (Av. Trelles / Garmendia - Av. San Martín);

Que por otra parte, cabe destacar que dichos tramos se encuentran articulados por nodos definidos a partir de la intersección entre la traza y vialidades importantes y/o por la intervención de equipamiento singular;

Que los nodos principales son: NP 1: Av. Santa Fe y Av. Juan B. Justo - Estación Pacífico; NP 2: Av. Córdoba y Av. Juan B. Justo; NP 3: Av. Corrientes y Fitz Roy - Estación Chacarita; NP 4: Av. J. Newbery y Warnes; NP 5: Warnes y Trelles - Estación Paternal; NP 6: Av. San Martín y Arregui - Hospital Álvarez

Que en el tramo Los Arcos (Av. Santa Fé - Costa Rica), la traza del ferrocarril ya está originalmente desarrollada en viaducto, los cruces con la Av. Santa Fé, la calle Paraguay y la calle Soler, demuestran un ordenamiento del espacio, que facilita la fluidez del tránsito y disminuye las interferencias generando un mejor uso de los espacios colindantes. Al mismo tiempo se perciben visuales y, por tanto imágenes, en general más definidas según los usos dominantes;

Que el tramo Hollywood (Costa Rica - Av. Córdoba) se caracteriza por la ubicación de la traza actual a nivel peatonal. Esta situación configura un corredor /barrera que corta la trama urbana y determina en las calles Honduras, Gorriti, Cabrera, Niceto Vega y Córdoba, una fluidez de tránsito dependiente del ritmo de circulación del ferrocarril;

Que en particular en el cruce con la Av. Córdoba, dado el volumen de tránsito de dicha avenida, las demoras producidas afectan y perjudican a mayor cantidad de vehículos, así como a los usuarios pasantes y a los vecinos y residentes. El conjunto mencionado genera un paisaje perturbado y conflictivo;

Que actualmente en este cruce ya existe un espacio bajo el viaducto de la Av. Juan B. Justo, por lo tanto se suman situaciones a resolver, como son la reubicación de los habitantes que actualmente están informalmente radicados bajo la Av. Juan B. Justo y la caracterización de un nuevo espacio con la incorporación del viaducto del ferrocarril;

Que toda esta liberación del suelo a nivel peatonal, al cual quedan incorporados los actuales espacios verdes públicos, genera un bajo viaducto y por ende ámbitos de convivencia de características únicas en todo el proyecto;

Que en el tramo Audiovisual (Av. Córdoba - Av. Corrientes) existen sólo tres cruces, insuficientes para una óptima vinculación de la red vial y la trama urbana asociada, en las calles Loyola, Ramírez de Velazco y Av. Corrientes. Esta situación provoca frecuentes demoras con el consecuente detenimiento del tránsito en zonas muy concurridas también peatonalmente como es el caso de la Av. Corrientes;

Que el corredor del ferrocarril fractura la trama urbana y desvincula ambos lados de la misma, justamente en el sector del polo audiovisual, donde la integración es particularmente especial y necesaria;

Que el Tramo Atlanta (Av. Corrientes – Iturri / Muñecas) comienza donde termina el segundo tramo en Av. Corrientes y finaliza en la intersección con la Av. Jorge Newbery, atravesando la Estación Chacarita e incorporando correspondencia con la Av. Corrientes;

Que en este tramo la traza férrea sufre un par de suaves curvas para ir aproximándose a la Estación I. Paternal;

Que el tramo Chacarita (Av. J. Newbery / Oroño – Trelles / Av. Garmendia) se percibe particularmente afectado por la falta de continuidad del barrio provocada por la traza ferroviaria, ocasionando que las calles queden truncas. Los únicos cruces en este tramo están dados en la calle Girardot y la Av. Jorge Newbery;

Que en esta avenida, paralela al cementerio, la situación en viaducto colabora a generar un espacio de convivencia más necesario también a resolver el caso de la reubicación de los habitantes espontáneamente ubicados;

Que en el Tramo Paternal (Av. Trelles / Garmendia - Av. San Martín), en el inicio del viaducto en la Av.

Trelles, la traza se desarrolla paralela al cementerio, hasta la Av. Jorge Newbery;

Que con la proximidad de la estación de trenes, la llegada de la Av. Warnes y los amplios espacios generan situaciones de tienen gran potencial para readecuar sus usos, sin interferencia del cruce ferroviario, integrando a nivel peatonal las actividades;

Que en el área donde se ubicará la Estación Chacarita elevada se observa un perfil urbano desordenado debido a la actual estación de trenes, ya que a medida que uno retrocede o avanza sobre la Av. Corrientes este aspecto mejora sustancialmente. Dada la proximidad con la Línea B de Subterráneos y la cercanía con el Club Atlético Atlanta, se observa un crecimiento desordenado del comercio que aumenta en el área inmediato a la estación actual;

Que en el área donde se ubicará la Estación elevada Paternal se observa un deterioro importante en la concepción del espacio que la rodea, además en este lugar particularmente se observa un crecimiento desordenado de servicios que aumenta la sensación de caos que ya de por sí tiene el cruce a nivel en el sector con demanda de transporte pesado y público, además del cruce peatonal;

Que del Estudio de Interferencias presentado como Anexo I identificado mediante el Informe N° IF-2016-19880837-DGET se extrae que durante la ejecución de la obra se deberán reevaluar las interferencias teniendo en cuenta el proyecto ejecutivo definitivo, de acuerdo a los diseños finales resultantes de las distintas instalaciones, estructuras, etc. a construir y a las metodologías de ejecución a adoptar por el constructor para llevar a cabo la obra;

Que en el diseño del viaducto se ha procurado que las pilas del mismo se posicionaran dentro de la zona ferroviaria, evitando tanto las actuales calzadas y veredas, como las proyecciones de las mismas en el caso de los cruces cerrados al tránsito;

Que de esta forma, se reduce la posibilidad de que existan conflictos con las trazas de los servicios públicos existentes;

Que esto no fue posible de realizar en los cruces de las calles Leiva, Concepción Arenal y Santos Dumo porque supondrían una luz libre excesiva, ya que se realizan en forma muy sesgada;

Que sobre esta última arteria, existen tres trazas de servicios públicos, que cuando se elabore la ingeniería constructiva y de detalle, deberán ser localizadas fielmente en campo y evitadas cuando se realice la localización definitiva de las pilas;

Que por otro lado, en las proyecciones de las calles Punta Arenas, Costa Rica y Guatemala también encuentran conductos que deberán ser evitados de igual manera;

Que en el Capítulo 7 del Estudio de Impacto Ambiental presentado mediante Registro N° RE-2016-38243240-APRA se describe el Impacto Ambiental de la que se extrae lo que a continuación se menciona

Que con respecto al impacto acústico, los estudios realizados, en el marco de la normativa vigente en CABA, Ley N° 1.540 y su Decreto Reglamentario N° 740/07, cuyos contenidos y desarrollos se presentan mediante Registro N° RE-2016-38243240-APRA, permiten observar, identificar y comunicar sobre evidencia de situaciones que hoy superan los niveles sonoros admisibles, en el área de intervención del Proyecto: "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal";

Que al respecto se expidió la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica mediante Informe N° II 2016-21271096-DGET;

Que en relación al impacto paisajístico, en lo que respecta a los tramos, en la traza del Proyecto Ejecutivo se presentan particularidades propias, tanto en la etapa de obra como en su etapa operativa, las cuales

enfocan desde cuatro ejes prioritarios: 1) la obra propiamente dicha; 2) el transporte; 3) el paisaje; y 4) los aspectos sociales;

Que con respecto a la Etapa de Obra, durante la ejecución del Viaducto, no se interrumpirán los servicios ferroviarios del FC San Martín y las Estaciones Paternal y Chacarita funcionarán. Por lo tanto serán necesarias medidas para mitigar los efectos específicos del contexto en el cual se desarrollará la etapa constructiva. Esto involucra tanto dar solución física y segura a los usuarios que confluyen en el área, como condiciones de operatividad a la Contratista y sus equipos de trabajo, asegurando la capacidad de traslado de los mismos según la ubicación de los diferentes frentes de obra y en el ámbito de intervención de dichos frentes. Se destaca en especial la singularidad y complejidad de las actividades de obra en el Tramo 6, en la playa de maniobras de la Estación Paternal, por la proximidad del frente de construcciones correspondiente al asentamiento La Carbonilla. En los cruces de calle se producirían inconvenientes de tránsito y de transporte en arterias importantes donde las desviaciones de tránsito serán amplias, dadas las barreras impuestas a la trama urbana - vehicular por las traza ferroviaria del FC San Martín. Se entiende que estos efectos de obra, tendrán su manifestación sólo en la etapa Constructiva. En la etapa operativa no sólo existiría sino que además estarían mitigados por la propia naturaleza del Proyecto;

Que con respecto a la Etapa de Transporte, si bien en la etapa operativa el Viaducto elevado del FC San Martín, constituye un beneficio positivo de alto impacto, dada la liberación de la trama urbana asociada, en la etapa de obra son necesarias acciones de mitigación por los efectos provocados tanto por las acciones constructivas, como por las características de la prestación de los servicios ferroviarios y del transporte público de pasajeros. Esta situación impone considerar anticipadamente las modificaciones que necesariamente se imponen a la red de transporte y a la circulación peatonal;

Que en relación al paisaje, el paso en viaducto del ferrocarril y la consecuente elevación de las Estaciones Chacarita y Paternal, producirán efectos transitorios en la etapa de obra y duraderos en la etapa operativa. Los aportes paisajísticos puntualmente tienden a incrementar los valores positivos ambientales, así como mitigar los negativos, en todas las etapas y fundamentalmente procuran respetar las necesidades de seguridad en todos los aspectos. Por otra parte actúan como atenuadores de la contaminación acústica a nivel peatonal y de la alteración de la calidad del aire. Asimismo, el viaducto incorpora elementos para el incremento del espacio de uso público y jerarquizará su calidad. En el Tramo 6, en el sector donde el viaducto estará más próximo/lindante al amanzanado irregular del asentamiento La Carbonilla, será conveniente abrir la trama para establecer distancias prudenciales de separación, fundamentalmente para respetar las necesidades de seguridad en todos los aspectos y como mitigación de la alteración de la calidad visual, acústica y del aire;

Que con respecto a los aspectos sociales, desde este eje, la mitigación tratará de contrarrestar los efectos inconvenientes ocasionados en la etapa de obra facilitando, durante este período, tanto las acciones constructivas y de apoyo a las obras, como las propias del servicio ferroviario y las necesidades de los usuarios. En este último caso, particularmente las conexiones con otros medios de transporte, los consecuentes trasbordos y esperas en las estaciones intervenidas. Se tratarán de contrarrestar los efectos inconvenientes ocasionados, facilitando los desplazamientos de la población en un frente de obra extendido. En los Tramos 4, 5 y 6, particularmente en este último, el paso de la traza por un espacio ocupado por viviendas, asentamientos "La Carbonilla" y "Warnes y Newbery", tiene efectos sobre el componente sociohabitacional, así como sobre la situación de ocupación del espacio ferroviario. Estas circunstancias son condicionantes del trazado y exigen medidas muy específicas de mitigación, contingencias y seguridad;

Que con respecto al Impacto de las estructuras del Viaducto, en el tramo comprendido entre las calles A Santa Fé y la calle Castillo la sección cuspidal de la Formación Puelches, la cual contiene al acuífero del mismo nombre, se encuentra a una profundidad de entre 25 y 30 m desde la superficie del terreno natural según lo establecido en el perfil geotécnico preliminar de la Investigación Geotécnica. En este contexto, las estructuras que se construirán para la presente obra deberían tener en cuenta la posición mencionada para evaluar la posibilidad de la potencial afectación de dicho acuífero. Por lo antedicho la metodología constructiva que se adopte debería tener presente dicha situación a efectos de proceder a la evaluación de

posible y/o eventual impacto para que se adopten las medidas preventivas correspondientes ante dicha posibilidad;

Que en cuanto a las medidas de mitigación expuestas por el profesional actuante en el Capítulo 8 del Estudio de Impacto Ambiental, presentado mediante Registro N° RE-2015-38243240-APRA, se extraen varios elementos;

Que en lo que respecta a la Etapa de Construcción (viaducto), se extraen las siguientes medidas de mitigación descriptas a continuación;

Que con respecto al incremento de las partículas de polvo, el contratista debe realizar riegos de agua en los lugares y con la frecuencia que sean necesarias, acorde a la propuesta que el Responsable Ambiental presentará a la Inspección para su aprobación; asimismo se deberá regar la capa superior de tierra que lleven los camiones que trasladen este material, como así también humedecer la superficie de las pilas de acopio de materiales finos en obra y limitar la velocidad de circulación de los vehículos que transiten por tierra o por el suelo desnudo;

Que en cuanto al incremento en la emisión de gases, el contratista mantendrá sincronizados y en buen estado los vehículos y maquinaria. Asimismo se recomienda la instalación de filtros para la emisión de gases en los vehículos y exigir a los contratistas la que en cuanto a las medidas de mitigación expuestas por el profesional actuante en el Capítulo 8 del Estudio de Impacto Ambiental, presentado mediante Registro N° RE-2015-38243240-APRA, se extraen varios elementos;

Que en lo que respecta a la Etapa de Construcción (viaducto), se extraen las siguientes medidas de mitigación descriptas a continuación;

Que con respecto al incremento de las partículas de polvo, el contratista debe realizar riegos de agua en los lugares y con la frecuencia que sean necesarias, acorde a la propuesta que el Responsable Ambiental presentará a la Inspección para su aprobación; asimismo se deberá regar la capa superior de tierra que lleven los camiones que trasladen este material, como así también humedecer la superficie de las pilas de acopio de materiales finos en obra y limitar la velocidad de circulación de los vehículos que transiten por tierra o por el suelo desnudo;

Que en cuanto al incremento en la emisión de gases, el contratista mantendrá sincronizados y en buen estado los vehículos y maquinaria. Asimismo se recomienda la instalación de filtros para la emisión de gases en los vehículos y exigir a los contratistas la utilización de maquinaria y camiones homologados por la Secretaría de Transporte de la Nación. Los vehículos y/o maquinarias que se emplearán en construcción deberán someterse a una revisión técnica periódica;

Que en relación al aumento en los niveles de ruido, se recomienda realizar el mantenimiento preventivo periódico de los silenciadores correspondientes a los equipos motorizados y colocar silenciadores en los equipos que no los tuvieran, utilizar dispositivos de supresión de ruidos en otros equipos tales como compresores y generadores; ubicar aquellas plantas u operaciones naturalmente ruidosas lejos de viviendas y áreas sensibles; proveer equipos de protección personal (EPP) adecuados a los trabajadores; aplicar tecnología de baja producción de ruidos a fin de reducir las perturbaciones y molestias a los vecinos y los efectos acumulables adversos para el medio. Se deberá programar los movimientos de forma tal de efectuar los trabajos en horario laboral normal;

Que con respecto a la calidad de agua - Tratamiento de efluentes líquidos, la extracción de agua para construcción, de ninguna manera podrá afectar las fuentes de alimentación de consumo de agua de las poblaciones o asentamientos de la zona de influencia de la obra; las cunetas deberán ser proyectadas para que la velocidad de escurrimiento además de verificar la autolimpieza, no produzca erosión en el fondo, en la entrada de sumideros y alcantarillas del sistema pluvial. En caso de no poder proceder de esa forma se deberá realizar el revestimiento vegetal del fondo o aminorar las pendientes. El Contratista tomará todas las precauciones necesarias durante toda la construcción del Proyecto para impedir la contaminación

recurso con productos químicos, combustibles, aditivos, lubricantes, bituminosos, aguas servidas y otros residuales tóxicos y peligrosos. Se deberá colocar barreras para retener los sedimentos durante construcción. Los cambios de aceite y demás operaciones de mantenimiento de la maquinaria y vehículo de obra se harán sobre la plataforma impermeabilizada anteriormente y serán por tanto canalizados y recogidos. Los efluentes provenientes de la construcción serán tratados adecuadamente, reduciendo los niveles de contaminantes a valores aceptables según normativa local y nacional antes de que sea descargada en el medio receptor;

Que en relación al Control de erosión – Extracción y movimiento de suelos, será conveniente instrumentar medidas de fijación del soporte edáfico con sistemas artificiales y revegetalizar los suelos alterados. En terrenos planos o de drenaje muy lento, el Contratista no cavará zanjas o fosas para sacar materiales de préstamo. La localización del suelo excedente apunta a generar el menor impacto paisajístico posible. Se adoptarán formas irregulares, redondeadas y suaves que se adapten a las características del terreno y evite la posibilidad de erosión. Deberá evitarse, en lo posible, el paso de maquinaria sobre las acumulaciones de tierra vegetal, dada la fragilidad de su estructura;

Que en cuanto a la compactación de suelos por maquinarias e instalaciones, se debe procurar la utilización de la menor superficie de terreno compatible con las operaciones normales de las instalaciones, o evitar que el uso de las maquinarias que producen compactación no sea continuado durante las 24 hs;

Que con respecto al manejo integral de residuos sólidos, se deberán implementar medidas tendientes a evitar o reducir la generación y/o volumen de residuos, como un trabajo continuo de remoción para evitar su acumulación y la sinergia del desorden ambiental. El contratista deberá contemplar el manejo adecuado de residuos sólidos tanto peligrosos como domiciliarios; igualmente las normas y especificaciones para el manejo de escombros y suelos excedentes que definirá el Responsable Ambiental. Para la gestión integral de los residuos el contratista deberá someter a la Inspección un procedimiento con clasificación en la fuente de los residuos según sus características, almacenamiento transitorio y disposición final (reutilización, reciclaje o tratamiento). Los residuos orgánicos deberán ser almacenados procurando que su tiempo de permanencia sea menor a 3 días, de tal modo que se evite la proliferación de vectores. Los residuos peligrosos, como aceites usados, hidrocarburos, desechos industriales, serán identificados conforme a las normas de seguridad para su correcta manipulación y utilización de elementos de protección personal, y deberán ser mezclados con otros residuos y su almacenamiento será diseñado para evitar el contacto con actividades que puedan generar algún riesgo, deberá contar con sistemas de contención de derrames y protección contra eventos climáticos. El almacenamiento de estos residuos deberá realizarse en recipientes debidamente señalizados y ubicados en zonas adecuadas; recomendando la construcción de áreas especiales para tal fin con estructuras de protección contra viento y lluvias. La disposición final de los residuos peligrosos deberá realizarse conforme a la legislación ambiental vigente. La manipulación de estos residuos será ejecutada únicamente por transportistas y operadores de residuos peligrosos habilitados, acorde a la normativa vigente. Se deberá tener en cuenta el acondicionamiento de áreas destinadas para el almacenamiento de suelos excedentes de excavaciones, escombros, material de descapote. Conforme a las características del proyecto el contratista prestará especial atención al procedimiento de disposición final de materiales de excavación y residuos provenientes de descapote, los cuales pueden ser utilizados previa aprobación de la Inspección y del Comitente como relleno en otras áreas, nivelación de terrenos, obras de contención en poblaciones sometidas a inundaciones, entre otras actividades de aprovechamiento, siempre cuando no estén contaminados;

Que con respecto a la pérdida de vegetación natural, se aconseja evitar o minimizar la pérdida o destrucción de la vegetación natural y/o implantada. En el caso que ello no fuese posible, se aconseja desarrollar acciones de revegetación, considerando especialmente las especies protegidas. Respecto a las medidas para la conservación de la vegetación, se deberá realizar la limpieza de la vegetación dentro del ancho de la zona de trabajo, con herramientas adecuadas para evitar daños en los suelos cercanos a la zona en cuestión y a la vegetación vecina. Se prohíbe la realización de fogatas en zonas aledañas a la obra, que estén fuera de los sitios prefijados por la Inspección. Cuando es inevitable la pérdida de capa vegetal durante los movimientos de tierra, se debe intentar la recuperación de la misma, creando las condiciones óptimas para

cuanto a pendientes, suelo, etc., que posibiliten la colonización de la vegetación autóctona inicial. Por tanto, es imprescindible llevar a cabo correctamente el tratamiento de la cubierta vegetal, la que una vez retirada, se acopiará y mantendrá adecuadamente para ser reutilizada. En la retirada se evitará la mezcla con otros perfiles, acopiándose separadamente. El apilado de las tierras vegetales deberá evitar la posibilidad de compactación, por lo que se hará en masas limitadas, dispuestas en forma de cinturones de sección trapezoidal, con una altura que promediará 1,50 m sin exceder nunca los 2 m;

Que en cuanto a la Infraestructura, será responsabilidad del Contratista no perturbar ningún servicio público, o en su defecto arbitrar y gestionar otros sistemas de provisión que satisfagan los requerimientos de los prestatarios y usuarios de los servicios afectados. Ante la necesidad de interrumpir, modificar o realizar alguna intervención sobre alguna de las infraestructuras de servicios, se deberá informar a la Inspección así como también a las Autoridades competentes del GCBA y de las empresas prestatarias debiendo contar con la autorización de éstas para continuar con las obras. En el caso de ser necesario corte de servicios básicos en forma temporaria (electricidad, gas, agua, cloacas, telefonía), se deberá informar con la debida antelación a las empresas de servicios de su necesidad, con el fin de gestionar los conflictos emergentes de las interferencias. Durante la construcción, se deberán realizar los mantenimientos adecuados en la Red Vial del Área Operativa y del Área de Influencia afectados por las obras y que, debido al tránsito pesado y maquinaria de obra, sufran roturas. En relación a la demanda de servicios (consumo de energía, utilización de agua) durante la etapa de construcción, el contratista deberá acordar con las autoridades competentes y con las empresas prestadoras de servicios de energía, agua e higiene urbana la modalidad de la prestación de dichos servicios y lo comunicará a la Inspección y al Comitente para su aprobación;

Que en relación a las costumbres y cultura de la Comunidad Local, el contratista deberá respetar las pautas culturales de los asentamientos humanos de la zona. La instalación temporal de obradores, el transporte de los mismos y a los frentes de obra de materiales, y el movimiento de personas pasantes pueden provocar efectos relevantes sobre las prácticas culturales y estilos de vida presentes en las poblaciones afectadas. Debe prestarse especial atención para la capacitación del personal empleado en la obra en relación con estos aspectos. Se acentuarán todas las medidas que permitan el flujo normal de tránsito interzonal, así como aquellas medidas que favorezcan la no interrupción de la actividad de transporte de cargas en el área de influencia directa e indirecta de las obras. Se deberá usar de preferencia los desvíos y accesos previstos por el contratista y aprobados por el GCBA en el área operativa, para llegar a los frentes de trabajo a fin de evitar conflictos y molestias a los vecinos. Se deberá evitar en los frentes de trabajo la interferencia con el tráfico peatonal y/o vehicular;

Que en lo referido al patrimonio cultural, si se detectan evidencias arqueológicas, paleontológicas o históricas de relevancia, se deberá proceder a informar a las autoridades competentes a fin de que arbitren las medidas necesarias para su investigación en el marco de una planificación adecuada, que garantice cabalmente todos los recaudos en la materia;

Que con respecto al paisaje, se evitará la acumulación de materiales que no resulten imprescindibles durante la ejecución de la obra. En las zonas de obradores, instalaciones auxiliares, y estacionamiento de maquinarias se deberá evitar señalamientos adicionales que intensifiquen la intrusión visual. Se deberán colocar señalizaciones acordes a las características del sitio en desviaciones del tránsito peatonal y vehicular, para resaltar las entradas y salidas a la zona de obra y obradores. Los cruces de las avenidas Córdoba, Corrientes, Dorrego, Garmendia, Warnes, así como los cambios de direcciones en la traza por las curvas de giro son puntos perceptuales de gran importancia que permiten visuales largas y reconocimiento de sitios icónicos dentro del entorno. Estos nodos pueden ser refuncionalizados con puntos de referencia estratégicos en el contexto paisajístico por sus visuales singulares. Deberá tener especial cuidado durante la ejecución de las obras respecto al patrimonio cultural barrial, a fin de que no se produzcan daños sobre las construcciones de valor barrial, por lo que se aconseja la presencia de especialistas que asesoren a la Contratista y a la Inspección;

Que en relación a los pasivos ambientales, el contratista debe realizar previo al inicio de la etapa de construcción un relevamiento de los mismos, consecuencia de las actividades anteriores y de terceros y/o

uso histórico del área, el que deberá ser presentado por la contratista a la Inspección, 30 días antes del inicio de la obra;

Que en lo relativo a la afectación a la Escuela N° 19 D.E. N° 9 "Provincia de Chubut", en particular para esta escuela se presentaron medidas específicas mediante Informe N° IF-2016-19880837-DGET. Dadas las actuales condiciones edilicias de la Escuela, particularmente del cerramiento del patio de juegos, lindante con el edificio lindante con el derecho de vía, se ha considerado recomendable proceder a colocar un cerramiento definitivo (previo al inicio de las obras), que permita aislar y proteger el ámbito potencialmente afectado por el Proyecto, en su etapa operativa. El cerramiento propuesto, tendrá una altura tal que permita enraizarse con el edificio lindante oeste. Para su materialización, se han previsto dos alternativas posibles: Muro verde. Se adoptará una versión básica ejecutada de manera simple como una trama materializada con perfiles de hierro a la que se agregará, del lado interior una malla de alambre tejido. Paralelamente se construirá del lado interior del muro existente un cantero donde se colocarán especies rústicas enredaderas que se desarrollarán trepando /invadiendo la malla-entramada. Esta solución es de un costo relativamente bajo, permite una mejor circulación de aire y es amigable con el entorno y sostenible en el tiempo. Muro tradicional de material (ladrillos o bloques) revocado. Ambas alternativas son de bajo costo inicial, sostenibles en el tiempo y con muy bajo costo de mantenimiento. La elección final quedará a criterio de las Autoridades de la Escuela y la contratista;

Que en lo que respecta a la Etapa de Construcción -Demolición del Puente de la Reconquista- en todos los casos las dos premisas básicas que guían el plan de trabajos son: 1. Ejecutar las obras con el menor tiempo de interrupción del tránsito, 2. Minimizar el impacto negativo que el desarrollo de los trabajos puede producir sobre la población involucrada, particularmente los vecinos frentistas y lindantes;

Que sobre los aspectos referidos al desmantelamiento, demolición y deconstrucción, el contratista verificará en todos los casos la existencia de las infraestructuras de gasoductos, electricidad, alumbrado público, señalización, redes de saneamiento, trama vial asociada, identificadas en las etapas precedentes y validará y determinará las modificaciones en la metodología y plan de trabajos a aplicar. En el caso en que el contratista desee realizar la obra apelando a más de un frente de trabajo, deberá previamente someter a la aprobación de la Inspección la cantidad y la ubicación de los mismos, con el fin de no superponer situaciones conflictivas para la circulación vehicular. El contratista evitará daños que pudieran sufrir durante la ejecución de los trabajos, las propiedades privadas y públicas aledañas a las Obras. El contratista evitará y/o minimizará la destrucción de la vegetación y/o arbolado público de alineación existente. De acuerdo a la normativa vigente no se permitirá el talado de árboles. No se permitirá el uso de micromin explosivos en ninguno de los trabajos de demolición requeridos. El trabajo comprende la demolición de todas las estructuras definitivas previstas en los planos que interfieran con el avance de las obras. La responsabilidad de conducir la operación de demolición de manera de no dañar ni afectar la estabilidad de las estructuras adyacentes, será exclusivamente del contratista;

Que sobre los aspectos de seguridad, el área de intervención de la demolición y su entorno inmediato deberán mantenerse seguros para el tránsito de personas y equipos. Las operaciones de demolición deberán conducirse de manera que no cause daño alguno a las personas y a las instalaciones o edificios adyacentes. La parte de la estructura a ser demolida deberá ser protegida de manera que se prevengan movimientos, desplazamientos o colapso durante las operaciones de demolición. Estructuras, construcciones, cañerías, equipos y otras instalaciones que no deban ser demolidos, deberán protegerse y mantenerse en buen estado realizando, si fuera necesario, los apuntalamientos y demás medidas de prevención que sean requeridas. Cuando resulte necesario acudir al corte, trituración o molido de hormigón, se utilizarán sierras y molinos de tipo húmedo con agua suficiente para prevenir la dispersión del polvo. A su vez se deberá contar con elementos que contengan el agua de refrigeración si se utilizasen sistemas de corte y la conduzca convenientemente a la red de desagües pluviales de la CABA, acorde a la normativa vigente y su aplicación. Se recomienda colocar inmediatamente bajo los tableros del puente a cortar (en condiciones seguras de sujeción), láminas, placas y /o elementos que permitan contener en altura, las partículas, polvos, recortes de materiales y escombros menores, con la finalidad de evitar accidentes y proteger el área bajo el viaducto manteniendo el orden. El material no utilizado deberá ser retirado de la obra sin demora por

Contratista y dispuesto convenientemente;

Que sobre los aspectos relativos a la remoción de los escombros, materiales y piezas estructurales (vigas premoldeadas) componentes de los sistemas de iluminación, entre otros que se obtengan de las actividades de desmontaje, demolición y deconstrucción, serán trasladados en un breve lapso de tiempo por el contratista a los lugares identificados para su disposición transitoria y/o definitiva (Playas Estaciones Sáenz Peña, Santos Lugares, José C. Paz). La remoción de escombros deberá ejecutarse de manera que no cause interferencia tanto en relación con las instalaciones ferroviarias existentes en operación, como respecto a las construcciones lindantes y frentistas. No se permitirá que se cierren calles o veredas al tránsito sin permiso de la Inspección. Todos los escombros deberán removerse diariamente fuera de la zona de intervención. No se permitirá que ningún material de desecho sea quemado en los frentes de obra ni tampoco en los puntos de acopio. El contratista proveerá todos los contenedores adecuados y necesarios para la recolección y disposición de escombros, materiales producto de desmantelamiento y demolición y residuos en general, previa determinación de que los mismos no puedan ser reutilizados. Será obligación del contratista mantener el orden y la limpieza en todas aquellas áreas donde se almacenen materiales y en todas las vías de circulación que se utilicen para transportarlos. Cuando se terminen los trabajos se retirará de la vista todos los escombros y acumulaciones varias hasta dejar limpia y despejada la zona;

Que sobre los aspectos relativos a la reparación de estructuras existente, el contratista será responsable de realizar todas las reparaciones de los daños que se les cause a las instalaciones existentes adyacentes a la demolición, y deberá darles la misma terminación que tenían antes de ser dañadas. Se deberán tomar particularmente en cuenta los asentamientos lindantes y/o frentistas al puente;

Que sobre los aspectos relativos a la rotura y reconstrucción de pavimentos en calzadas y veredas, el Contratista tendrá a su cargo la rotura y reconstrucción de calzadas, cordones y veredas. El contratista verificará en todos los casos la existencia de las infraestructuras de gasoductos, electricidad, alumbrado público, redes de saneamiento, autovías y autopistas, identificadas en las etapas precedentes y validará y determinará las modificaciones en la etapa de Proyecto Constructivo y obras. Los materiales provenientes del levantamiento de afirmados y veredas que no sean utilizados posteriormente, serán

retirados de la zona de trabajo, al tiempo de efectuar el depósito de esos materiales en el lugar donde la Inspección indique para su disposición final. El contratista proveerá los medios para la clasificación de los residuos a fin de que éstos reciban el tratamiento y disposición de acuerdo con sus características normativas vigentes. Su disposición permanente o temporaria se efectuará de manera tal de no generar contaminación de suelos y aguas, particularmente la red de desagües pluviales del área de intervención, a fin de no provocar peligros de incendio o bloquear los accesos a las instalaciones del lugar. En el caso en que los materiales provenientes de la rotura sean utilizados nuevamente, los mismos se podrán acopiar en la vía pública, al costado de las zonas intervenidas, cuidando de no producir entorpecimientos de tránsito y en caso de libre escurrimiento de las aguas superficiales. Si tales depósitos se hicieran en la vereda, se deberán arbitrar los medios necesarios para no producir deterioros en la misma, pero si por cualquier causa se produjeran daños, el contratista estará obligado a repararla por su cuenta. El corte del pavimento, en aquellos lugares en que con posterioridad deban conformarse juntas constructivas entre el pavimento existente y el nuevo, deberá ejecutarse mediante el empleo de máquinas aserradoras, de forma tal que se consiga un límite de zona de rotura rectilíneo. Los trabajos de reconstrucción y adecuación se programarán y ejecutarán de tal forma que produzcan la mínima interrupción posible en el tránsito, tanto de vehículos como de peatones. El contratista deberá tener en cuenta el Permiso para corte de Tránsito, al cual deberá ajustar sus trabajos. En todos los casos, se realizarán teniendo en cuenta las condiciones existentes antes de realizar las roturas, especialmente cuando se refiere a pendientes transversales y longitudinales, desagües, rampas para entradas de vehículos, carteles, postes de alumbrado, semáforos, etc. El contratista tendrá a su cargo la conservación, mantenimiento en perfectas condiciones y la reparación inmediata de cualquier falla que se produzca hasta la recepción definitiva de la obra. Cuando se terminen los trabajos se retirarán de la vista todos los escombros y acumulaciones varias hasta dejar limpia y despejada la zona. Los sectores destinados a parada de vehículos de transporte público de pasajeros, y las áreas de carga y descarga de materiales (depósitos de fábricas y/o talleres), llevarán pavimentos de hormigón armado;

Que en lo que respecta a la etapa de operación se extraen las siguientes medidas descriptas a continuación

Que en relación a la calidad de aire – ruido, se propone realizar un control in situ de los gases carburante de forma periódica, así como también la aplicación de las acciones previstas en el Programa de Monitoreo y Control y en el Plan de Contingencias previsto para la etapa. En cuanto al incremento de las emisiones sonoras, se propone realizar las actividades de mantenimiento y conservación en el área operativa del Proyecto y sus obras complementarias y conexas, programando las mismas en horario laboral con finalidad de minimizar el perjuicio a los sectores poblados aledaños;

Que en relación a la calidad de agua – tratamiento de efluentes líquidos, a los fines de garantizar las condiciones de escurrimiento previstas, se procederá al corte y limpieza de malezas y al retiro inmediato de materiales que obstaculicen el drenaje de cunetas, canales laterales y de descarga (drenajes longitudinales y cajas (alcantarillas). Dada la probabilidad de ocurrencia de eventuales derrames se propone la aplicación de un Plan de Contingencia previsto para la etapa. Asimismo, se han previsto en dicho Plan las medidas necesarias para actuar en caso de tormentas extraordinarias;

Que en relación al control de erosión y manejo de suelos, se deberá realizar inspección de los perfiles de los taludes y obras de drenaje para evacuación de la escorrentía natural, de manera que se eviten deslizamientos futuros y posibles procesos de erosión. Las acciones de mantenimiento de la adecuación paisajística y forestación compensatoria, como aquellas destinadas al cuidado de los espacios acondicionados en el sector, se ejecutaran siguiendo los procedimientos señalados en las Especificaciones Técnicas particulares. Se realizarán campañas de difusión y vigilancia para evitar la formación de basurales clandestinos en el área operativa;

Que en relación a la flora y fauna, se debe realizar la limpieza de la vegetación con herramientas adecuadas para evitar daños innecesarios a la vegetación inmediata, particularmente en la zona de terraplenes y bajo viaductos. En las actividades de control de malezas no se utilizarán herbicidas u otras sustancias contaminantes en el sector, evitando así la posibilidad de derrames accidentales. Se propone la aplicación del Plan de Contingencias previsto;

Que en relación a la seguridad laboral y de la comunidad local, se dispondrá una adecuada señalización, a como se procurará su mantenimiento. La señalización deberá ser la reglamentaria, manteniéndose en perfecto estado de legibilidad. Se señalarán e iluminarán lugares conflictivos o críticos. Cuando se identifiquen materiales que provoquen obstáculos al funcionamiento del Conjunto de Obras, se retirarán y depositarán en lugares acordes con su naturaleza;

Que en relación al paisaje, se evitará la acumulación de materiales que no resulten imprescindibles durante las actividades de mantenimiento de la obra. Se recuperarán y restaurarán los sitios más relevantes de los elementos y materiales existentes en el lugar. Los caminos de servicio y los desvíos utilizados durante la ejecución de las obras en los predios ferroviarios, deberán ser restaurados procurando revegetalizar la zona con especies acordes al lugar. Se deberá favorecer el mantenimiento de la vegetación natural e implantada;

Que en lo que respecta al Plan de Gestión Ambiental, en el Capítulo 9 del Estudio presentado mediante el Registro N° RE-2015-38243240-APRA, se describe el Plan de Gestión Ambiental (PGA), que es una herramienta metodológica destinada a asegurar la materialización de las medidas y recomendaciones ambientales y a garantizar el cumplimiento de los objetivos propuestos desde el inicio mismo de la obra durante toda la vida útil de la misma;

Que el mismo incluye los siguientes programas: 1- Programa de Coordinación Institucional; 2- Programa de Aspectos Legales e Institucionales; 3- Programa de Capacitación del Personal; 4- Programa de Monitoreo y Vigilancia Ambiental; 5- Programa de Traslado y/o Reposición de Árboles, Arbustos y Otras plantas; 6- Programa de Gestión de Salud, Higiene y Seguridad; 7- Programa de Control de Gestión de Calidad de PGA; 8- Programa de Educación Ambiental; 9- Programa de Comunicación Social y Participación Comunitaria; 10- Programa de Auditorías; 11- Programa de Gestión Ambiental para

Tránsito y Transporte; 12- Programa de Gestión de Suelos Contaminados; 13- Programa de Gestión Ambiental para los Recursos Arqueológicos;

Que además se presentó un Plan de Contingencias Ambientales que tiene como objetivo, identificar las eventuales contingencias y establecer las acciones que deben ser ejecutadas frente a la ocurrencia de eventos de carácter técnico, accidental o humano, con el fin de proteger los componentes ambientales sociales presentes en las Áreas Operativas y de Influencia del Conjunto de Obras del Proyecto "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal";

Que en lo que respecta a la Documentación Complementaria, por Informe N° IF-2016-19880837-DGET se presentó un Estudio para efectuar la Identificación Preliminar y Explotativa de Potenciales Pasivos Ambientales en la traza del futuro viaducto;

Que esta aproximación preliminar, previa al inicio de las etapas de Construcción y Operación, permite determinar el punto inicial o "Estado O" del Sistema de Gestión de Pasivos Ambientales cuyos ejes temáticos son: Actualización permanente del conocimiento, mediante el ajuste de la Línea de Base; incorporación de los resultados de monitoreos sistemáticos en el área de Intervención en las vías del FC San Martín, así como los avances fruto de otras aproximaciones a la Determinación Definitiva de Pasivos Ambientales. Evaluación de Efectos e Impactos de los Pasivos Ambientales tanto en las zonas Identificadas en la Línea de Base preliminar / inicial, como en aquellos sitios determinados por la dinámica de funcionamiento del FC San Martín en su actual implantación así como del Proyecto y por ende de las futuras obras. Propuesta de medidas y acciones preventivas y/o correctivas referidas a la Gestión de Pasivos Ambientales;

Que al respecto se expidió mediante Nota N° NO-2016-20239753-DGET la Subgerencia Operativa de Sitios Contaminados;

Que además, mediante Informe N° IF-2016-16394380-DGET se adjuntó la Nota ADIF G.I.C N° 544 Trámite N° 3419-2016, mediante la cual la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. (ADIF) otorga el permiso de uso en espacio ferroviario de la Línea San Martín;

Que por Informe N° IF-2016-19880837-DGET se adjuntó el Anexo VI - Política de Reasentamiento Involuntario, teniendo en cuenta que existen en el área operativa del proyecto asentamientos detectados durante las distintas recorridas efectuadas, razón por la cual es necesario desarrollar un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) que establezca los procedimientos para actuar en consecuencia;

Que por último, por medio del mismo Informe se adjuntó el Anexo VIII - Destino de Material Ferroviario toda vez que la construcción del Viaducto requiere, la instalación de depósitos de materiales e insumos a utilizar, como aquellos destinados a materiales ferroviarios en desuso o producidos;

Que cabe destacar al respecto, que tanto a los depósitos de materiales ferroviarios reemplazados (vías durmientes, eclisas, tirafondos, señales, barreras, laberintos, entre otros) como a los materiales producto de la demolición, desmontaje y deconstrucción del Puente de la Reconquista, se han identificado sitios potenciales para su traslado y depósito temporario o definitivo según los casos y los criterios que oportunamente dispondrá la ADIF S.E.;

Que en tal sentido se identificaron de manera general, las capacidades de los cuadros de las Estaciones de la línea San Martín entre Palermo y José C. Paz, estimando que las playas de maniobras de las estaciones Sáenz Peña, Santos Lugares y José C. Paz presentan, en primera instancia, mejores facilidades;

Que por otra parte, se estima viable considerar, según una primera indicación de la Coordinación General Área Vía – Subgerencia Infraestructura (Línea San Martín), que la zona de acopio del material producido podría alcanzar unos 6.000 m<sup>2</sup>;

Que en lo que respecta a los Informes Sectoriales, la Dirección General de Espacios Verdes manifestó por

Nota N° NO-2016-06612216-DGEV que "...se toma conocimiento del anteproyecto para viaducto ferroviario elevado en las vías del ferrocarril San Martín, tramo estación Palermo hasta estación Paternal remitido por NO-2016-01911209-DGPMOV. Se hace saber que en virtud de lo normado por el Art. 27 inciso 4° de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires en relación a la obligación de preservar e incrementar los espacios verdes, las áreas forestadas y parquizadas, parques naturales y zonas de reserva ecológica y preservación de su diversidad biológica, la afectación definitiva de los espacios verdes deberá contar con el trámite legislativo correspondiente, toda vez que es facultad de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires expedirse acerca de cuestiones relacionadas al Código de Planeamiento Urbano. Asimismo se informa que, una vez avanzado el proyecto y en la medida en que deba intervenir de manera transitoria sobre los espacios verdes, deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones, acompañando plano memoria descriptiva de la intervención, período de afectación, entre otros datos pertinentes. En cuanto a la afectación de ejemplares correspondientes al arbolado urbano, se informa que es de aplicación a los efectos de evaluar el resarcimiento correspondiente por los casos de tala comprendidos en el artículo 15°, incisos d), e) y g), y de trasplantes considerados en el artículo 14°, incisos b), c) y e), el Sistema de Compensación Ambiental por Equivalencia de Secciones Arbóreas (SICAPESA). Conforme a esto, deberá solicitarse autorización para la intervención de cada uno de los ejemplares afectados por la obra, a los efectos de que sean evaluados y calculada la compensación ambiental correspondiente, la emisión de las disposiciones necesarias para cada extracción y/o trasplante así como la firma del acta de compromiso para la materialización de la compensación ambiental indicada”;

Que por su parte, la Dirección General de Obras de Infraestructura Urbana manifestó mediante Nota N° NO-2016-15259720-DGOINFU la Dirección General de Obras de Infraestructura Urbana comunicó lo siguiente: “Habiendo analizado el Anteproyecto, con los elementos acompañantes de la Nota referida, la Dirección General no encuentra objeciones relevantes que formular a la propuesta, opinando que resulta ampliamente beneficioso la eliminación de los actuales pasos a nivel que existen en la traza.- No obstante ello, se entiende necesario, considerar la incorporación de las tecnologías existentes actualmente orientadas para la reducción de la contaminación sonora del ferrocarril elevado.- Otras cuestiones a considerar deberán ser la accesibilidad y pasarelas para evacuación en los tramos entre estaciones.- Por último, será necesario estudiar alternativas consistentes de ocupación de los nuevos espacios bajo viaducto a fin de evitar usos no deseados o perjudiciales para el entorno urbano.”;

Que la Dirección General de Interpretación Urbanística manifestó mediante Nota N° NO-2016-0731143-DGIUR la Dirección General de Interpretación Urbanística remite el Informe N° 207-2016-DGIUR adjunto por Informe N° IF-2016-16394380-DGET que informa lo siguiente: “(...) Habiendo visto la documentación que acompaña la presente Nota, el anteproyecto en cuestión se referiría a la construcción de una extensión del viaducto elevado en las vías del ferrocarril San Martín, desde la estación Palermo hasta la estación Paternal, en donde comenzaría su descenso hasta las proximidades del Puente San Martín. También explican que para llevar a cabo este proyecto no se realizarían expropiaciones toda vez que el viaducto propuesto se emplazaría íntegramente en actuales trazas ferroviarias. Respecto a una adecuada integración de la nueva infraestructura al entorno urbano, hacen mención a que los espacios bajo viaducto deberían contar con un tratamiento especial para no desmejorar la calidad espacial y ambiental de éstos pudiéndolos destinar a actividades comerciales, recreativas y/o comunitarias; localizaciones éstas que pueden ubicarse en distritos especiales (Distritos de Urbanización Futura), oportunamente deberán ser puestas en consideración ante este Organismo; 3. Con lo expuesto, esta Gerencia Operativa de Interpretación Urbana no pone objeciones, en una primera instancia, en la viabilidad del anteproyecto viaducto ferroviario elevado en las vías del ferrocarril San Martín, tramo estación Palermo hasta estación Paternal; toda vez que el mismo tiene como fin una mejora en el transporte público y porque el mismo se llevaría a cabo sobre las actuales trazas ferroviarias.”

Que, asimismo, por Nota N° NO-2016-18083209-DGIUR la Dirección General de Interpretación Urbanística informó “1. Por los presentes actuados se consulta respecto a los permisos que corresponden tramitar para proceder a la demolición del relacionado puente, indicando los pasos a seguir y la documentación a presentar a tales fines; 2. Se hace saber que el tramo de la Av. Juan B. Justo entre Jufré y Cabrera se encuentra identificado como Av. Juan B. Justo según planchetas del C.P.U.; 3. Por otra parte (”

dable aclarar que no resulta de competencia de este organismo los trámites de registro de demolición et que se consulta; 4. También es dable aclarar que no nos expedimos respecto al Viaducto Elevado particular a aquellos tramos que se levantarán, dado que no es el tema en la presente consulta.”;

Que la Dirección General de Registro de Obras y Catastro comunico por Nota N° NO-2016-19590820 DGROC la Dirección General de Registro de Obras y Catastro comunicó lo siguiente: “Atento lo solicitado por Ud. mediante NOTA N° 2016-18412298-DGPMOV, respecto de los permisos que se deberían tramitar para la demolición del denominado “Puente de la Reconquista” ubicado en la Avenida Juan B. Justo sobre las vías del FFCC San Martín y la Avenida Córdoba, se cumple en informar que toda vez que se trata de una obra pública de infraestructura sobre espacios públicos no parcelados y vías del ferrocarril, el tema no resulta incumbencia de esta Repartición.”;

Que la Dirección General de Planeamiento Urbano manifestó por Nota N° NO-2016-14409141-DGPLU lo siguiente: “(...) 2. La antecesora de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha desarrollado este programa sobre el modo ferroviario metropolitano teniendo como objetivo la priorización del transporte público con un horizonte de largo plazo; 3. Los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental constituyen los instrumentos técnicos y políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.; 4. El documento del Plan Estratégico de la Ciudad plantea la Ciudad metropolitana como uno de sus ejes y plantea, entre otros lineamientos, procurar una optimización de la infraestructura ferroviaria que favorezca la interrelación de las diferentes líneas; 5. El Plan Urbano Ambiental, retomando los conceptos de la Constitución de la Ciudad propone desarrollar una Ciudad Integrada, vinculando todas sus zonas y, en especial, la ciudad con el Conurbano con el que constituye un Área Metropolitana.; 6. Asimismo impulsa una Ciudad Policéntrica, consolidando la jerarquía de su gran Área Central y promoviendo simultáneamente, una red de centros secundarios, comunales y barriales con identidad y pujanza propia; Es propósito del Plan Urbano Ambiental el promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tendiendo a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentando el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental; 8. Por su parte, el Modelo Territorial plantea lineamientos generales estratégicos para distintas áreas de actuación cuya implementación en un corto, mediano y largo plazo permitan avanzar hacia el logro de un modelo de movilidad sustentable para Buenos Aires 2060, refieren específicamente a la infraestructura de la movilidad, que no debe dejar de vincularse con otros sectores, como el energético y urbanístico; 9. Esta Dirección General ha caracterizado las condiciones urbanísticas, socioeconómicas y ambientales de los tramos que conforman la traza del anteproyecto, desarrollados en los siguientes documentos elaborados que se adjuntan: Informe RER FC San Martín Parte 1.pdf; Informe RER FC San Martín Parte 2.pdf, Informe RER FC San Martín Parte 3.1 - Tramo 1.pdf, Informe RER FC San Martín Parte 3.2 - Tramo 2.pdf; Informe RER FC San Martín Parte 3.3 - Tramo 3.pdf; Informe RER FC San Martín Parte 3.4 - Tramo 4.pdf; 10. Por todo lo expuesto esta Dirección General considera que si bien el Anteproyecto Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, responde a los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental y del Modelo Territorial; debe evaluarse su impacto en el tejido urbano consolidado dadas sus características espaciales y estructurales y consecuentemente brindar medidas que permitan su integración armónica, a través de la mitigación y/o reducción de los efectos negativos; 11. El presente informe complementa el recaído oportunamente en la NQ2016-32708787- DGPLAN donde se efectuaba un análisis general del Proyecto RER en el marco de los instrumentos de planificación y el análisis previo recaído en el IF-2015-06816979- DGPLAN.”;

Que en lo que respecta al impacto acústico, la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica expidió mediante Informe N° IF-2016-21271096-DGET de la siguiente manera: “(...) 21. El profesional actuante realiza una serie de recomendaciones referidas a las pantallas acústicas a colocar en la traza. En primer lugar, declara lo siguiente: 21.1. “Se recomienda elevar el nivel de la pantalla a 4m de altura en los 200 metros de desarrollo coincidentes con las edificaciones del Hospital de Emergencias Psiquiátricas “Marcelo T. C. Alvear”; 21.2. Se desestima la incorporación de pantallas en coincidencia con el colegio localizado en

Aguirre, Loyola, Bonpland, y Fitz Roy por dos motivos. El primero es que el colegio se encuentra a más de 100m por lo que la incorporación de pantallas tendría muy bajo efecto. El segundo es que si bien se identifica un incremento cercano a los 2 dB en el terreno del colegio, los niveles absolutos rondan los 45 dBA a 12m, lo cual resulta aceptable para dicho uso. Sin perjuicio de lo expuesto se recomienda en la etapa de operación realizar mediciones instantáneas e integradas en la proximidad del colegio a fin de verificar la incidencia final del tren; 21.3. Se recomienda también, que en posteriores instancias en el desarrollo del Proyecto se garantice la capacidad estructural del Viaducto San Martín, de recibir mayores cargas de pantallas. Esto permitiría en escenarios eventuales, incorporar pantallas de hasta 5m de altura. Dada la naturaleza cambiante de los entornos urbanos, resultaría deseable dicha flexibilidad en el elemento proyectado; 21.4. Se recomienda una instancia de verificación in-situ del rendimiento del sistema de pantallas acústicas.” Sin perjuicio de lo anterior, se observa que no se incluyen en el informe técnico desarrollado condiciones a cumplir durante la etapa de obra ni etapa operacional. En consecuencia, es la Subgerencia de Contaminación Acústica, considera que correspondería incluir dentro de las condiciones ambientales aquellas destacadas en el ítem 21 y en los siguientes incisos”;

Que en lo referente a la Etapa de Obra, se propone lo siguiente: “1.1. Limitar el horario de las obras en general y en particular para las actividades que generan altos niveles de ruido, como demolición y utilización de máquinas de corte, etc.; 1.2. Establecer horarios para carga y descarga de material compatibles con los de las actividades circundantes; 1.3. Utilizar maquinarias y equipos de baja emisión de ruido; 1.4. Utilizar silenciadores adecuados en los equipos motorizados, dispositivos de supresión y amortiguación de ruidos en maquinarias, etc; 1.5. Realizar mantenimiento y control permanente de escape y silenciadores en todos los equipos y vehículos de combustión afectados a la obra; 1.6. Utilizar instalaciones que conformen pantallas perimetrales de protección de transmisión de polvo y ruidos al entorno; 1.7. Proveer a los operarios de equipos de protección personal de acuerdo a lo estipulado por legislación vigente”;

Que en lo referente a la Etapa Operacional, se propone lo siguiente: “2.1. Instrumentar acciones de vigilancia y control sobre vehículos que acceden y operan en el área del Proyecto; 2.2. Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento y de la infraestructura ferroviaria e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente; 2.3. Incorporar dentro del diseño y construcción del viaducto elementos que permitan el desacople mecánico de la traza ferroviaria respecto de la estructura de soporte del viaducto con el objetivo de minimizar la propagación de vibraciones; 2.4. Establecer un programa de monitoreo acorde a la ley N° 1.540 y su decreto reglamentario N° 740/07, a través del cual se planifique y ejecute el control en forma periódica de los niveles sonoros resultantes”;

Que en lo que respecta a las Condiciones Complementarias se establece que: “3.1. 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.”;

Que a fin de que se expida respecto al Estudio de Pasivos Ambientales presentado mediante IF-2016-19880837-DGET, se dio intervención a la Subgerencia Operativa de Sitios Contaminados por Nota N° NO-2016-20017120-DGET;

Que, por Nota N° NO-2016-20239753-DGET, se expidió de la siguiente manera “(...) la Subgerencia Operativa de Sitios Contaminados establece que en función de los hallazgos reportados el contratista deberá previo al inicio de las obras: 1. Llevar a cabo un Estudio de Fase II con muestreo de suelos en aquellos sectores donde se evidencian pasivos ambientales, sobre todo en aquellos sectores donde se pretende un uso recreativo/residencial/comercial a futuro. Los compuestos a analizar podrán ser acotados en función de los relevamientos realizados, pero se recomienda prestar principal atención a los derivados de hidrocarburos (HTP, BTEX, PAHs) y a los metales pesados (Pb, Cd, Hg, etc). En casos de tener evidencia o presunción de incluir PCBs, Asbestos, o cualquier analito que se considere relevante; 2. Todas las determinaciones analíticas deberán llevarse a cabo mediante laboratorio inscripto en RELADA; 3. Los sectores de sue

dónde se evidencian manchas de hidrocarburos deberán ser preferentemente removidos y gestionados con Residuos Peligrosos; 4. Llevar a cabo la gestión de los residuos mencionados, poniendo principal atención en identificar los de carácter peligroso conforme Ley N° 2214, los cuales deberán gestionarse como tales; Los tanques de almacenamiento de hidrocarburos subterráneos o aéreos deberán ser correctamente erradicados, previa obtención de autorización, siguiendo los lineamientos de la Resolución N° 326/APRA/13, Anexo III, presentando el correspondiente Plan de Extracción de SASH o SA/ conjuntamente con Operador In Situ habilitado; 6. Todas las tareas deberán llevarse a cabo resguardando la seguridad de los trabajadores mediante utilización de elementos de protección personal; 7. En caso de determinar presencia de compuestos de interés excedidos respecto a los niveles guías establecidos mediante Resolución N° 326/APRA/13, deberá llevarse a cabo un Análisis basado en Riesgo conforme Norma IRAL N° 29590 para el escenario de obrero de construcción; 8. Declarar si está prevista la excavación de suelo con intercepción de napa freática.”;

Que asimismo, la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación de la Dirección General de Evaluación Técnica consideró que el presente emprendimiento deberá cumplir con determinadas condiciones ambientales para la Etapa de Obra, las cuales serán agregadas como Anexo I de la presente Resolución;

Que atento a lo establecido en la Resolución Conjunta N° 2/APRA/15, por Informe N° IF-2016-21789170-DGET, el profesional interviniente, presenta con carácter de declaración jurada, el cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental (NCA) del proyecto, en los términos de la Resolución de la entonces Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS) N° 177/07 (y sus modificatorias);

Que al respecto, se observa que el Nivel de Complejidad Ambiental obtuvo un puntaje de 25, por lo tanto deberá acreditar la contratación de una cobertura de Daño Ambiental de Incidencia Colectiva dando cumplimiento a la obligación dispuesta en el artículo 22 de la Ley Nacional N° 25.675 y sus normas reglamentarias nacionales;

Que en ese orden de ideas, mediante Informe Complementario N° IF-2016-21793119-DGET, se ratifican las condiciones establecidas en el Informe Técnico N° IF-2016-21526245-DGET y se establece que incorporará como condicionante ambiental al Anexo I la obligatoriedad de acreditar la contratación de Seguro Ambiental previo al inicio de toda obra;

Que por medio de PV-2016-21834130-DGET el señor Director General de Evaluación Técnica ratifica actuado por las unidades administrativas bajo su dependencia;

Que la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal ha tomado la intervención que le compete.

Por ello en virtud de las facultades conferidas por la Ley N° 2.628, el Decreto N° 138/08 y el Decreto N° 37/2016,

## **EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL**

### **DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES**

#### **RESUELVE**

Artículo 1°.- Otórguese la Declaración de Impacto Ambiental, en los términos del inciso c) del Art. 28 de la Ley N° 123 (texto consolidado por Ley N° 5.454), del Proyecto: “Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal”, con una superficie aproximada de 135.000 m<sup>2</sup>, a cargo de la Dirección General de Planificación de la Movilidad; categorizada Con Relevancia Efecto (CRE) e incluida en el Artículo 40 de la Ley N° 123 (Régimen de Adecuación) reglamentado en Capítulo V del Decreto N° 222/12.

Artículo 2°.- Otórguese, por el plazo de cuatro (4) años, el Certificado de Aptitud Ambiental previsto en el Art. 9° inc. g) de la Ley N° 123, a nombre de DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION DE L

MOVILIDAD, titular del proyecto citado en el Artículo 1°.

Artículo 3°.- Apruébense las condiciones a cumplir por el titular que se enumeran en el Anexo I, con registro SADE IF- 2016-23187282-APRA, que forma parte de la presente Resolución, fijadas con el objeto de evitar, minimizar o mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad.

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

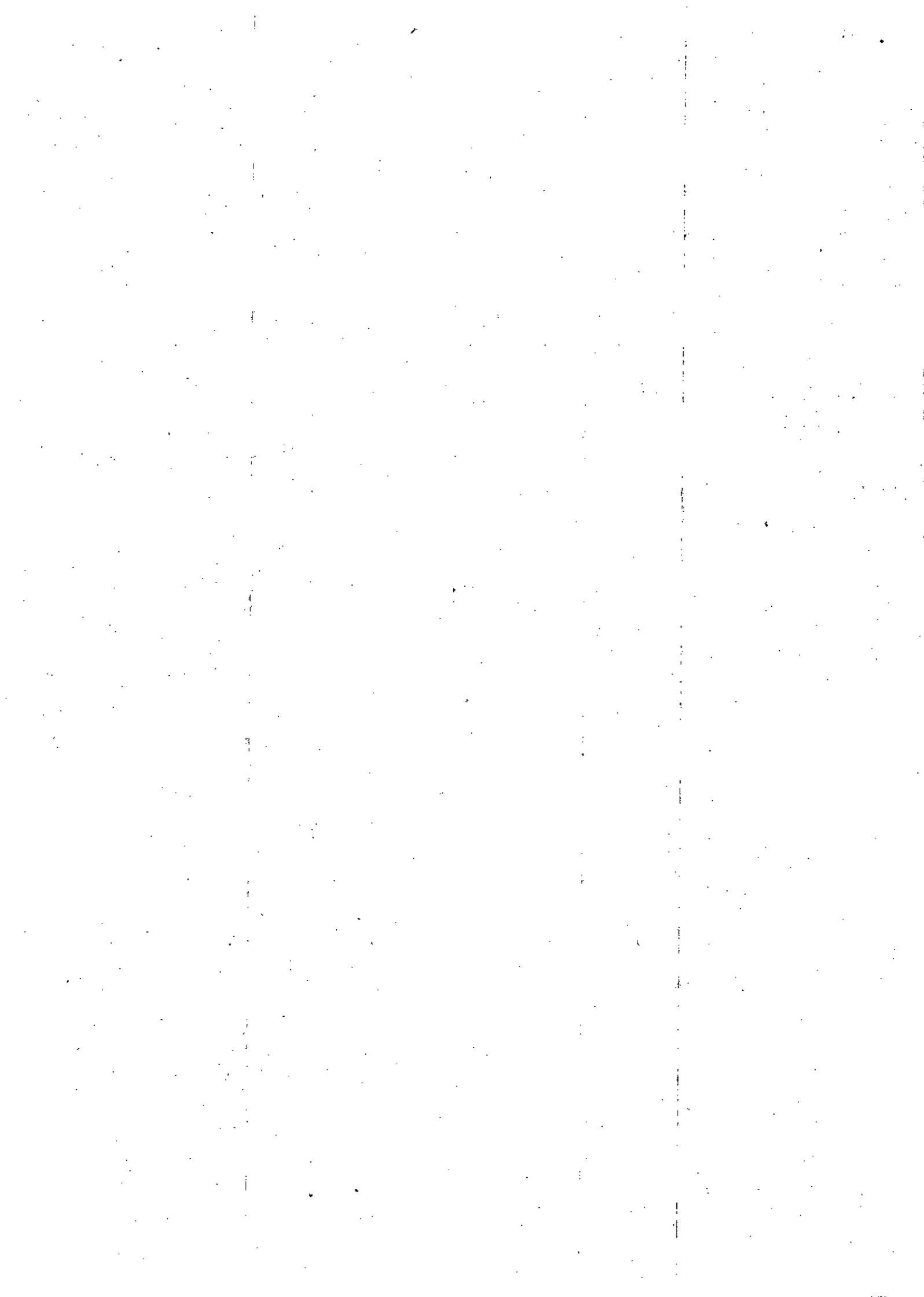
Artículo 5°.- Podrá disponerse la realización de una Auditoria Ambiental Externa por parte de auditor específicamente destinados por la Autoridad de Aplicación, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las condiciones fijadas en el Anexo I y de los resultados que surgen de las auditorias presentadas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

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

Digitally signed by Juan Bautista Filgueira  
Date: 2016.10.12 18:05:29 -03'  
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

FILGUEIRA RISSO JUAN BAUTISTA  
Presidente  
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (MAYEPGC)

Digitally signed by Comunicaciones  
Oficiales  
DN: cn=Comunicaciones Oficiales  
Date: 2016.10.12 18:05:48 -03'00'





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

**Informe**

**Número:** IF-2016-23187282- -APRA

Buenos Aires, Miércoles 12 de Octubre de 2016

**Referencia:** EX 2015-24247128-MGEYA APRA S/ Anexo I de Resolución

---

**ANEXO I**

**Etapas 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 utilización de dispositivos adecuados.
3. Desarrollar las actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones molestas en horarios adecuados 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 predio de la obra para mitigar la generación de material particulado.
6. Realizar la carga y descarga de insumos dentro del predio, y no permitir el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía pública en las inmediaciones de la obra.
7. Instalar todos los vallados, señalizaciones, cintas de seguridad, alarmas y carteles indicadores necesarios para evitar daños y perjuicios sobre los peatones y vehículos que circulan por la vía pública.
8. Seleccionar el itinerario de los vehículos de carga compatibilizando sus características y el tipo de carga con las vías de circulación y el volumen de tránsito, de forma tal de respetar las normas de circulación.
9. Construir la zona de ingreso y egreso de vehículos con un radio de giro tal que se genere un espacio para la ocupación de vehículos en espera fuera de los carriles de circulación de las calles que limitan el emprendimiento.
10. Contar con un sistema de señal sonora y visual, para indicar el ingreso y egreso de los camiones con el objeto de minimizar el riesgo de accidentes con peatones. Dicho sistema deberá cumplir con los requisitos establecidos por la Ley N° 1.540.
11. 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.
12. No permitir vehículos en espera con el motor funcionando.

13. 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 sobrepeso y desplazamiento.
14. Cumplir con la Ley 216 y modificatorias, respecto a la circulación de camiones cuyo peso excedan las 12 toneladas.
15. 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.
16. 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.
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, así como con lo relacionado al cumplimiento con las condiciones contra incendio y medios de salida, según el Código de la Edificación.
18. En caso de corresponder, acordar cronogramas de cortes con empresas de servicios públicos.
19. Acordar con la Dirección General del Sistema Pluvial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las obras referidas a la infraestructura de desagües pluviales.
20. Colocar mallas adecuadas a la entrada del sistema de alcantarillado para impedir la descarga de escombros, suelo excavado o materiales en general.
21. Se deberán tomar los resguardos necesarios a fin de evitar la descarga de residuos de material, especialmente los provenientes del lavado de hormigoneras, a la red pluvial.
22. 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.
23. 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.
24. Documentar y archivar la recepción en el sitio de disposición final del material producto de excavación.
25. 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.
26. 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.
27. Cumplir con lo previsto en los Art. 29° y 30° del Decreto N° 2020 reglamentario de la Ley 2214 por el tiempo que demande la construcción del emprendimiento, respecto de los residuos peligrosos.
28. Cumplir con la Resolución N° 550/11 de la Superintendencia de Riesgo de Trabajo ante la existencia de trabajos de demolición y/o tareas de excavación de subsuelos y submuración.
29. La ubicación del obrador deberá generar la mínima interferencia con la circulación vehicular, peatonal

incluso ferroviaria, tanto por las actividades propias como para la circulación de acceso al mismo.

30. 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.

31. El titular de la actividad deberá tener en cuenta la observación realizada por la Dirección General de Espacios Verdes por Nota N° NO-2016-06612216-DGEV.

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

33. Mantener en servicio la Línea Ferroviaria San Martín durante la ejecución de las tareas, salvo interrupciones por cortos períodos en momentos críticos.

34. Compatibilizar las tareas de demolición, desmontaje y deconstrucción del Puente de la Reconquista y el proceso constructivo del Viaducto del FC San Martín, garantizando tanto su seguridad, como la de las personas involucradas, los vecinos lindantes y el público en general.

35. Realizar las obras de demolición y deconstrucción del Puente de la Reconquista considerando, por razones de seguridad, la presencia en el sitio tanto del Emisario principal del Arroyo Maldonado, los túneles de los Aliviadores de dicho Arroyo, como del Túnel Secundario Niceto Vega.

36. No demoler y/o extraer las fundaciones de los apoyos, pilas y/o pilares del Puente de la Reconquista.

37. Retirar diariamente el material de demolición y deconstrucción del Puente de la Reconquista procediendo a su posterior disposición en las playas ferroviarias.

38. Previo a la demolición del Puente de la Reconquista se deberán tramitar todos los permisos pertinentes ante la autoridad competente.

39. Cumplir con las condiciones establecidas por la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica por Informe N° IF-2016-21271096-DGET.

#### 1. Etapa de obra:

1.1. Limitar el horario de las obras en general y en particular para las actividades que generan altos niveles de ruido, como demoliciones, utilización de máquinas de corte, etc. 1.2. Establecer horarios para carga y descarga de materiales compatibles con los de las actividades circundantes.

1.3. Utilizar maquinarias y equipos de baja emisión de ruido.

1.4. Utilizar silenciadores adecuados en los equipos motorizados, dispositivos de supresión o amortiguación de ruidos en maquinarias, etc.

1.5. Realizar mantenimiento y control permanente de escapes y silenciadores en todos los equipos y vehículos de combustión afectados a la obra.

1.6. Utilizar instalaciones que conformen pantallas perimetrales de protección de transmisión de polvo y ruidos al entorno.

1.7. Proveer a los operarios de equipos de protección personal de acuerdo a lo estipulado por la legislación vigente.

#### 2. Etapa Operacional:

2.1. Elevar el nivel de la pantalla a 4 m de altura en los 200 m de desarrollo coincidentes con las edificaciones del Hospital de Emergencias Psiquiátricas "Marcelo T. de Alvear".

2.2. Realizar mediciones instantáneas e integradas en la proximidad del colegio a fin de verificar la incidencia final del tren.

2.3. Que en posteriores instancias en el desarrollo del Proyecto se garantice la capacidad estructural del Viaducto San Martín, de recibir mayores cargas de pantallas. Esto permitiría en escenarios eventuales incorporar pantallas de hasta 5m de altura. Dada la naturaleza cambiante de los entornos urbanos, resultaría deseable dicha flexibilidad en el elemento proyectado.

2.4. Una instancia de verificación in-situ del rendimiento del sistema de pantallas acústicas.

2.5. Instrumentar acciones de vigilancia y control sobre vehículos que acceden y operan en el área del Proyecto.

2.5. Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento y de la infraestructura ferroviaria e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente.

2.7. Incorporar dentro del diseño y construcción del viaducto, elementos que permitan el desacoplamiento mecánico de la traza ferroviaria respecto de la estructura de soporte del viaducto con el objetivo de minimizar la propagación de vibraciones.

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

### 3. Condiciones Complementarias:

3.1. 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.

40. Cumplir con las condiciones establecidas por la Subgerencia Operativa de Sitios Contaminados por Nota N° NO-2016-20017120-DGET donde se establece que el contratista deberá previo al inicio de las obras:

40.1. Llevar a cabo un Estudio de Fase II con muestreo de suelos. Los compuestos a analizar podrán ser acotados en función de los relevamientos realizados, pero se recomienda prestar principal atención a los derivados de hidrocarburos (HTP, BTEX, PAHs) y a los metales pesados (Pb, Cd, Hg, etc.). En casos donde se tenga evidencia o presunción, incluir PCBs, Asbestos, o cualquier analito que se considere relevante.

40.2. Todas las determinaciones analíticas deberán llevarse a cabo mediante laboratorio inscripto en el Registro RELADA.

40.3 Los sectores de suelo donde se evidencian manchas de hidrocarburos deberán ser preferentemente removidos y gestionados como Residuos Peligrosos.

40.4 Llevar a cabo la gestión de los residuos mencionados, poniendo principal atención en identificar los que tienen carácter peligroso conforme Ley N° 2214, los cuales deberán gestionarse como tales.

40.5. Los tanques de almacenamiento de hidrocarburos subterráneos o aéreos deberán ser correctamente erradicados, previa obtención de autorización, siguiendo los lineamientos de la Resolución N° 326/APRA/13, Anexo III, presentando el correspondiente Plan de Extracción de SASH o SASH conjuntamente con Operador In Situ habilitado.

40.6. Todas las tareas deberán llevarse a cabo resguardando la seguridad de los trabajadores mediante utilización de elementos de protección personal.

40.7. En el caso de determinar presencia de compuestos de interés excedidos respecto a los niveles guí establecidos mediante Resolución N° 326/APRA/13, deberá llevarse a cabo un Análisis basado en Riesgo conforme Norma IRAM N° 29590 para el escenario de obrero de construcción.

40.8. Declarar si está prevista la excavación de suelos con intercepción de napa freática".

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

42. Se debe dar cumplimiento, en forma previa al inicio de la obra, a lo dispuesto en la Resolución Conjunta N° 2/2015 firmada entre la Agencia de Protección Ambiental y la Subsecretaría de Finanzas del Ministerio de Hacienda, publicada en el BOCABA N° 4727 en relación a la presentación del Seguro Ambiental Obligatorio, bajo pena de caducidad del acto administrativo.

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales  
DN: cn=Comunicaciones Oficiales  
Date: 2016.10.12 17:17:54 -03'00'

FILGUEIRA RISSO JUAN BAUTISTA  
Presidente  
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (MAYEPGC)

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales  
DN: cn=Comunicaciones Oficiales  
Date: 2016.10.12 17:17:54 -03'00'





GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES  
2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia  
de la República Argentina

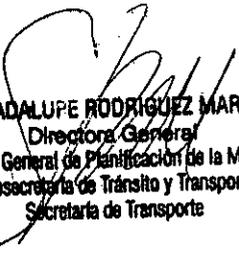
FECHA: 14/10/16

DISPOSICION/RESOLUCION N° Re-398-APRA-16

CERTIFICADO DE APTITUD AMBIENTAL N° 20092

MANIFIESTO CON CARÁCTER DE DECLARACION JURADA  
CONOCER Y DAR CUMPLIMIENTO A LAS CONDICIONES  
ESTABLECIDAS EN EL PRESENTE CERTIFICADO Y DISPOSICION.

FIRMA:

  
Ing. GUADALUPE RODRIGUEZ MARCAIDA  
Directora General  
Dirección General de Planificación de la Movilidad  
Subsecretaría de Tránsito y Transporte  
Secretaría de Transporte

ACLARACION:

DOCUMENTO:

DNI 33480991

TELEFONO:





**ANEXO IX**

**Decreto Reglamentario de la Ley N° 123 (texto consolidado por Ley 5.454) y sus modificatorias**

**CERTIFICADO DE APTITUD AMBIENTAL  
CON RELEVANTE EFECTO (CRE)**

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, **13 OCT. 2016**

Se concede el presente certificado a nombre de la **DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD**, titular del programa: "Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal", con una extensión total de 135.000 m<sup>2</sup> cuya categorización es **CON RELEVANTE EFECTO AMBIENTAL** con las condiciones establecidas en la Resolución N° ..... **398** .....-APRA-16, a las cuales deberá ajustarse para su validez.

x Ing. **GUADALUPE RODRIGUEZ MARCAIDA**  
 Directora General  
 Dirección General de Planificación de la Movilidad  
 Subsecretaría de Tránsito y Transporte

x *[Firma]*  
 Subsecretaría de Tránsito y Transporte

x *[Firma]*  
 DNI 33400991  
 .....  
 Firma del Titular

Dr. **Juan B. Figueras Risso**  
 Presidente  
 Agencia de Protección Ambiental  
 Ministerio de Ambiente y Espacio Público  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

x *[Firma]*  
 .....  
 Firma y sello de la Autoridad Competente

**EX-2015-24247128-MGEYA-APRA**

**CERTIFICADO N° 2 0 0 9 2**

El presente certificado tiene una validez de **CUATRO (4) AÑOS**.





**ANEXO IX**

**Decreto Reglamentario de la Ley N° 123 (texto consolidado por Ley 5.454) y sus modificatorias**

**CERTIFICADO DE APTITUD AMBIENTAL  
CON RELEVANTE EFECTO (CRE)**

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, **13 OCT. 2016**

Se concede el presente certificado a nombre de la **DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD**, titular del programa: **"Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FC San Martín, Tramo entre las Estaciones Palermo y Paternal"**, con una extensión total de 135.000 m<sup>2</sup> cuya categorización es **CON RELEVANTE EFECTO AMBIENTAL** con las condiciones establecidas en la Resolución N° .....**3.98**.....-APRA-16, a las cuales deberá ajustarse para su validez.

- ✓ Ing. **GUADALUPE RODRIGUEZ MARCAIDA**  
Directora General
- × Dirección General de Planificación de la Movilidad
- × Subsecretaría de Tránsito y Transporte
- × Secretaría de Transporte

.....**DNI 33480991**.....  
Firma del Titular

**Dr. Juan B. Figuera Riso**  
Presidente  
Agencia de Protección Ambiental  
Ministerio de Ambiente y Espacio Público  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

.....  
Firma y sello de la Autoridad Competente

**EX-2015-24247128-MGEYA-APRA**

**CERTIFICADO N° 2 00 9 2**

El presente certificado tiene una validez de **CUATRO (4) AÑOS**.

...  
...  
...  
...  
...

...  
...  
...  
...  
...



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

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Documentación personas jurídicas.**

**Número:** RE-2016-23498969- -DGTALAPRA

Buenos Aires, Martes 18 de Octubre de 2016

**Referencia:** Exp n° 24247128-15

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 36 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales  
DN: cn=Comunicaciones Oficiales  
Date: 2016.10.18 02:54:57 -0300

Irene Garcia Vazquez  
Auxiliar administrativo  
D.G. TECNICA, ADMINISTRATIVA Y LEGAL APRA

Digitally signed by Comunicaciones  
Oficiales  
DN: cn=Comunicaciones Oficiales  
Date: 2016.10.18 02:54:57 -03'00'