Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 141/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, dentro de los 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado "Master Plan Autopista Parque Dellepiane":

a) Indique el acto administrativo que dispuso la aprobación integral del proyecto o, en su defecto, el conjunto de actos administrativos que habilitan su ejecución, detallando su encuadre jurídico y jerarquía normativa.
b) Precise el régimen jurídico bajo el cual se ejecuta la obra y el alcance de las facultades ejercidas por los sujetos intervinientes.
c) Indique si la intervención implica cambio de zonificación, desafectación de bienes del dominio público, alteración del carácter de áreas zonificadas como Urbanización Parque (UP) o cualquier modificación de usos del suelo, detallando los criterios técnicos y normativos adoptados.
d) Remita la documentación técnica del proyecto e informe, mediante un cuadro comparativo la situación previa y la proyectada, las superficies: total intervenida, la correspondiente a Urbanización Parque (UP), la destinada a uso vial, la absorbente y no absorbente.
e) Indique las modificaciones sustanciales introducidas respecto de la situación preexistente y las compensaciones urbanísticas o ambientales previstas.
f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.
g) Indique si la Declaración de Impacto Ambiental vigente contempla la totalidad de las intervenciones en ejecución, precisando si existen diferencias entre el proyecto evaluado y el efectivamente ejecutado, e indique si se realizaron actualizaciones o reevaluaciones del estudio ambiental y sus fundamentos.
h) Indique si el proyecto fue evaluado y aprobado de manera integral o mediante componentes, etapas o tramos diferenciados, precisando en este último caso su encuadre administrativo.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 14:29:07
Director de Despacho Parlamentario

INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:13 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:15 -03:00

Expte. 912-D-26-.

NOTA Nº 311 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 141 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:28/05/2026 17:00:16
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:28/05/2026 16:27:03
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-25535143-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-2026 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:41 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:43 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-25547444-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2026-25533110-GCABA-DGCCN - Res 141/2026 - Informes vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° **141/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **15/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su Ministerio para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 13/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su Ministerio, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente,

Se informa que la presente Resolución ha sido remitida, asimismo, a la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano (Jefatura de Gabinete de Ministros), a la Agencia de Protección Ambiental (Vicejefatura de

Gobierno), y a la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano, a los fines de su debida intervención y respuesta. Recibidas las respuestas del área interviniente, esta Gerencia Operativa procederá a consolidar la información y respuestas recibidas a fin de remitir lo actuado a la Legislatura de la CABA.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:03:28 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:03:27 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31889240-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Lunes 13 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25533110-GCABA-DGCCN

De mi mayor consideración:

En atención a lo solicitado en el expediente de referencia, se acompaña como archivo embebido el informe elaborado por la Dirección Operativa de Infraestructura y Proyectos de Autopistas Urbamas S.A, mediante el cual se brinda respuesta a los puntos que resultan de competencia de esta parte.

Sin más, lo saludo a Ud, atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 14:55:27 -03:00

Leonardo Mladenic
Jefe de Departamento
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 14:55:29 -03:00

DIRECCIÓN GENERAL ESPACIOS VERDES Y ARBOLADO

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en carácter de Gerente Operativo de Mantenimiento del Arbolado Público en el marco del proyecto de obra "**MASTERPLAN DELLEPIANE - TRAZA PRINCIPAL - TRAMO 1**".

INFORME MASTERPLAN DELLEPIANE - TRAZA PRINCIPAL - TRAMO 1

El presente informe se realiza con el objetivo de dar respuesta a la comunicación oficial "NO-2025-35370833-GCABA-AUSA" recibido con las consultas pertinentes al informe Masterplan Dellepiane Traza Principal Tramo 1.
A continuación, se detallan las consultas realizadas y sus respectivas respuestas:

1) Árboles que aparecen en su relevamiento y no en el nuestro, como por ejemplo los ejemplares número 439 –675 - 4809. Se considera que habría que desestimarlos ya que NO se verán afectados por la obra, y por lo tanto no deberían ser contemplados en el cálculo de compensaciones.

Respuesta: Se corrobora la información y se constata que hubo un error de tipeo en los siguientes ejemplares:

a) El código correcto es 739, no 439.
b) El código correcto es 765, no 675.
c) El código correcto es 4109, no 4809.

Se adjuntan las imágenes a continuación.

739	*Morus sp.*	Morera	15	Bueno	-34,67391635	-58,47706261		Extracción

Imagen 1: Captura del archivo "IF-2025-20836123-GCABA-DGPRO.pdf" página 11 de 47.

439	Morus alba (Morera blanca)	15	Bueno	Extracción	13

Imagen 2: Captura del archivo "25-07-21 INFORME MPD TRAZA PRINCIPAL-TRAMO 1" página 6 de 18.

765	*Ligustrum lucidum*	Ligustro	59	Bueno	-34,67291098	-58,47679121		Extracción

Imagen 3: Captura del archivo “IF-2025-20836123-GCABA-DGPRO.pdf” página 14 de 47.

675	Ligustrum lucidum (Ligustro)	45	Bueno	Extracción	119

Imagen 4: Captura del archivo “25-07-21 INFORME MPD TRAZA PRINCIPAL-TRAMO 1” página 7 de 18.

4109	*Populus sp.*	Álamo	47	Bueno	-34,67124049	-58,47598759		Extracción

Imagen 5: Captura del archivo “IF-2025-20836123-GCABA-DGPRO.pdf” página 30 de 47.

4809	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147

Imagen 6: Captura del archivo “25-07-21 INFORME MPD TRAZA PRINCIPAL-TRAMO 1” página 9 de 18.

2) Árboles que no aparecen en su relevamiento y si en el nuestro, como por ejemplo los ejemplares número 739 – 762 - 765 – 4109. Se considera que habría que agregarlos ya que SI se verán afectados por la obra, y por lo tanto deberían ser contemplados en el cálculo de compensaciones.

Respuesta: Se corrobora la información de ambas partes y se constata que en el caso del código 762 es cambiado por el 761, el cual se repite dos veces. Los demás códigos fueron modificados en el punto 1 anterior.

762	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	34	Bueno	-34,67275823	-58,47675000		Trasplante

Imagen 7: Captura del archivo “IF-2025-20836123-GCABA-DGPRO.pdf” página 14 de 47.

761	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	30	Bueno	Transplante	
761	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	30	Bueno	Transplante	

Imagen 8: Captura del archivo “25-07-21 INFORME MPD TRAZA PRINCIPAL-TRAMO 1” página 7 de 18.

3) Diferencias en “tipo de especie” en el ejemplar número 741. Ustedes lo definen como un Jacaranda Mimosifolia (Jacaranda, Tarco) y nosotros como una Ficus Elastica (Gomero). Se cree que en su relevamiento se refieren a otro árbol ya que la especie difiere bastante. Compatibilizar.

Respuesta:Este último fue relevado a campo y chequeado en gabinete por nuestra gerencia. Fue mal identificado inicialmente por Ausa ya que si observan la foto que les adjunto a continuación y la comparan con la de la planilla enviada, podrán corroborar que se trata de un fuste de Jacarandá mimosifolia con hojas de un Ficus elástica que pertenecen a un ejemplar vecino. Es decir, que al identificar se confundieron con el follaje de otro árbol. Por lo tanto la información brindada en el relevamiento realizado por el equipo de inspección es correcta.

Las imágenes de la documentación brindadas por AUSA a continuación permiten la observación desde dos ángulos distintos.



Imagen 9: Captura del archivo “IF-2025-20836123-GCABA-DGPRO.pdf” página 12 de 47 del ejemplar 741.



Imagen 10: Captura del archivo “IF-2025-20836123-GCABA-DGPRO.pdf” página 12 de 47 del ejemplar 742.

4) Repetición de “número de ejemplar” en el ejemplar número 761. En su relevamiento aparece dos veces. Se entiende que puede ser un error y en realidad querían hacer referencia al ejemplar 761 y 762 (ambos presentes en nuestro relevamiento).

Respuesta:Se confirma lo anteriormente mencionado, la repetición del ejemplar 761 corresponde a los ejemplares 761 y 762 respectivamente.

5) A su vez, en su informe se hace referencia a un total de 167 individuos para extracción y de 58 para trasplantes, pero en realidad serían 164 extracciones. Creemos que se estarían contemplando 3 árboles del listado que durante el relevamiento no fueron

encontrados para la tarea de extracción, y por eso la diferencia (Ejemplares N° 333 – 291 – 4843).

Respuesta: En el informe se hace referencia a un total de 168 ejemplares a extraer y 57 a trasplantar.

Se corrobora que los ejemplares número 291, 333 y 4843 no fueron encontrados en el área comprendida a Dellepiane tramo 1.

Anexo: Se adjunta tabla de relevamiento subsanada.

N° de ejemplar	Especie	DAP	Estado	Tarea	UCB
1074	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Bueno	Transplante	
1075	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Bueno	Transplante	
1076	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Bueno	Transplante	
1080	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	70	Bueno	Transplante	
1081	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
1082	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	70	Bueno	Transplante	
1083	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Transplante	
371	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
373	Parkinsonia aculeata (Cina	40	Bueno	Transplante	
369	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147

333	Parkinsonia aculeata (Cina		Ausente	No corresponde	
142	Populus deltoides (Alamo carolina)	53	Bueno	Extracción	165
3206	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	70	Bueno	Transplante	
3205	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
3204	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	65	Bueno	Transplante	
3203	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Extracción	147
3202	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Extracción	147
3197	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	30	Bueno	Extracción	53
3310	Erythrina crista	70	Bueno	Transplante	
3309	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Transplante	
786	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Regular	Extracción	59
3307	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Transplante	
3306	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Transplante	
785	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Bueno	Extracción	147
3305	Populus nigra (Alamo negro)	25	Bueno	Extracción	37
783	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Bueno	Extracción	147

781	Populus sp (Alamo)	150	Malo	Extracción	0
777	Ficus elastica (Gomero)	60	Bueno	Extracción	211
780	Ficus elastica (Gomero)	30	Bueno	Extracción	53
776	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	90	Malo	Extracción	0
720	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	80	Bueno	Transplante	
727	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	20	Regular	Extracción	9
728	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Bueno	Extracción	147
714	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	45	Bueno	Extracción	119
726	Ficus elastica (Gomero)	65	Bueno	Extracción	248
715	Pinus sp. (Pino)	70	Bueno	Extracción	287
744	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Bueno	Extracción	147
716	Ficus elastica (Gomero)	50	Bueno	Extracción	147
743	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Bueno	Transplante	
717	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	50	Bueno	Extracción	147
718	Acer negundo (Arce)	25	Regular	Extracción	15
742	Ficus elastica (Gomero)	20	Bueno	Extracción	23

741	Jacaranda mimosifolia (Jacaranda, tarco)	40	Bueno	Transplante	
719	Robinia pseudoacacia (Falsa acacia)	10	Bueno	Extracción	6
740	Morus alba (Morera blanca)	15	Bueno	Extracción	13
739	Morus alba (Morera blanca)	15	Bueno	Extracción	13
731	Morus alba (Morera blanca)	20	Bueno	Extracción	23
3529	Otra Especie	15	Malo	Extracción	0
3532	Melia azedarach (Paraíso)	80	Regular	Extracción	150
3979	Melia azedarach (Paraíso)	45	Malo	Extracción	0
5012	Ligustrum lucidum (Ligustro)	50	Regular	Extracción	59
5012	Washingtonia filifera (Washintonia)	15	Bueno	Extracción	13
760	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	35	Bueno	Transplante	
759	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	25	Bueno	Transplante	
761	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	30	Bueno	Transplante	
762	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	30	Bueno	Transplante	
764	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	30	Bueno	Transplante	
763	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	25	Bueno	Transplante	

6002	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	25	Bueno	Transplante	
765	Ligustrum lucidum (Ligustro)	45	Bueno	Extracción	119
747	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	70	Bueno	Extracción	287
748	Washingtonia robusta (Washintonia)	60	Bueno	Extracción	211
766	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	50	Bueno	Extracción	147
767	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	60	Bueno	Extracción	211
768	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	50	Bueno	Extracción	147
3766	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	20	Bueno	Extracción	23
3764	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	30	Bueno	Extracción	53
3765	Liquidambar styraciflua (Liquidambar)	40	Bueno	Extracción	94
3754	Erythrina crista	70	Bueno	Transplante	
3752	Ligustrum lucidum (Ligustro)	50	Bueno	Extracción	147
3744	Tilia x moltkei (Tilo tomentosa)	35	Bueno	Extracción	72
3716	Acacia caven (Espinillo)	20	Bueno	Transplante	
3715	Acacia caven (Espinillo)	40	Bueno	Transplante	
3713	Taxodium distichum (Ciprés calvo)	60	Bueno	Extracción	211

3833	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	40	Bueno	Extracción	94
3831	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Bueno	Extracción	147
4102	Populus deltoides (Alamo carolina)	130	Regular	Extracción	284
4105	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
4104	Populus deltoides (Alamo carolina)	30	Regular	Extracción	21
4106	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
4107	Populus deltoides (Alamo carolina)	25	Malo	Extracción	0
4108	Populus deltoides (Alamo carolina)	35	Regular	Extracción	29
4109	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
4111	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Regular	Extracción	71
4112	Populus deltoides (Alamo carolina)	60	Regular	Extracción	84
4113	Populus deltoides (Alamo carolina)	25	Malo	Extracción	0
4114	Populus deltoides (Alamo carolina)	70	Regular	Extracción	115
4115	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
4116	Populus deltoides (Alamo carolina)	30	Regular	Extracción	21
4117	Populus deltoides (Alamo carolina)	20	Regular	Extracción	9

4118	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
4119	Populus deltoides (Alamo carolina)	60	Regular	Extracción	84
4120	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
4121	Populus deltoides (Alamo carolina)	20	Bueno	Extracción	23
4123	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
4122	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
4091	Morus alba (Morera blanca)	40	Regular	Extracción	38
4089	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Bueno	Transplante	
4090	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	30	Bueno	Transplante	
4927	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Malo	Extracción	0
4850	Citrus limon (Limonero)	17	Bueno	Extracción	17
4851	Persea americana (Palto)	8	Bueno	Extracción	4
4848	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	18	Bueno	Transplante	
4847	Psidium guajaba (Guayabo)	34	Bueno	Extracción	68
4846	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
4845	Citrus limon (Limonero)	20	Bueno	Extracción	23

4842	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Malo	Extracción	0
4840	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	22	Bueno	Extracción	28
4839	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	15	Bueno	Extracción	13
4843	Otra Especie		Ausente	No corresponde	
564	Citrus limon (Limonero)	17	Bueno	Extracción	17
563	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	40	Regular	Extracción	38
4835	Citrus limon (Limonero)	3	Bueno	Extracción	1
4834	Persea americana (Palto)	3	Bueno	Extracción	1
4833	Otra Especie	2	Malo	Extracción	0
4832	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	5	Bueno	Extracción	1
4829	Populus deltoides (Alamo carolina)	60	Bueno	Extracción	211
4828	Populus deltoides (Alamo carolina)	70	Regular	Extracción	115
5691	Morus alba (Morera blanca)	20	Regular	Extracción	9
5702	Ailanthus altissima (Arbol del cielo)	3	Bueno	Extracción	1
5703	Ailanthus altissima (Arbol del cielo)	7	Bueno	Extracción	3
5705	Ailanthus altissima (Arbol del cielo)	5	Bueno	Extracción	1

605	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	10	Bueno	Extracción	6
604	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	12	Bueno	Extracción	8
603	Fraxinus americana (Fresno americano)	40	Bueno	Extracción	94
673	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	50	Regular	Extracción	59
672	Bauhinia forficata (Pata de vaca)	20	Bueno	Transplante	
671	Ailanthus altissima (Arbol del cielo)	50	Bueno	Extracción	147
4409	Populus alba (Alamo blanco)	55	Bueno	Extracción	177
4408	Populus alba (Alamo blanco)	50	Bueno	Extracción	147
4410	Populus alba (Alamo blanco)	25	Bueno	Extracción	37
4411	Populus alba (Alamo blanco)	30	Bueno	Extracción	53
4412	Populus alba (Alamo blanco)	40	Bueno	Extracción	94
4413	Populus alba (Alamo blanco)	45	Bueno	Extracción	119
4415	Populus alba (Alamo blanco)	22	Bueno	Extracción	28
4414	Populus alba (Alamo blanco)	40	Bueno	Extracción	94
4416	Populus alba (Alamo blanco)	40	Bueno	Extracción	94
4417	Populus alba (Alamo blanco)	40	Bueno	Extracción	94

4418	Populus alba (Alamo blanco)	25	Bueno	Extracción	37
4420	Populus alba (Alamo blanco)	60	Bueno	Extracción	211
4419	Populus alba (Alamo blanco)	35	Bueno	Extracción	72
4421	Populus alba (Alamo blanco)	50	Bueno	Extracción	147
4422	Populus alba (Alamo blanco)	30	Bueno	Extracción	53
4423	Populus alba (Alamo blanco)	30	Bueno	Extracción	53
4424	Populus alba (Alamo blanco)	45	Bueno	Extracción	119
4425	Populus alba (Alamo blanco)	45	Bueno	Extracción	119
4426	Populus alba (Alamo blanco)	80	Bueno	Extracción	375
4482	Jacaranda mimosifolia (Jacaranda, tarco)	90	Bueno	Transplante	
4475	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	55	Bueno	Transplante	
4476	Syagrus romanzoffiana (Pindó)	40	Bueno	Transplante	
4474	Persea americana (Palto)	10	Bueno	Extracción	6
4559	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	50	Bueno	Extracción	147
2982	Populus alba (Alamo blanco)	70	Bueno	Extracción	287
2981	Populus alba (Alamo blanco)	35	Malo	Extracción	0

2980	Populus alba (Alamo blanco)	40	Bueno	Extracción	94
2979	Populus nigra (Alamo negro)	40	Regular	Extracción	38
2978	Populus deltoides (Alamo carolina)	35	Malo	Extracción	0
2977	Populus alba (Alamo blanco)	35	Regular	Extracción	29
480	Enterolobium contortisiliquum (Timbó)	40	Bueno	Transplante	
477	Enterolobium contortisiliquum (Timbó)	90	Bueno	Transplante	
476	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	60	Bueno	Extracción	211
481	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	50	Bueno	Extracción	147
482	Casuarina cunninghamiana (Casuarina)	60	Bueno	Extracción	211
6053	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	30	Bueno	Extracción	53
6052	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	30	Bueno	Extracción	53
165	Citrus limon (Limonero)	4	Malo	Extracción	0
154	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
156	Schinus molle (Aguaribay)	50	Bueno	Transplante	
157	Schinus molle (Aguaribay)	50	Bueno	Transplante	
158	Schinus molle (Aguaribay)	22	Bueno	Transplante	

159	Schinus molle (Aguaribay)	20	Bueno	Transplante	
169	Populus alba (Alamo blanco)	30	Regular	Extracción	21
168	Populus alba (Alamo blanco)	40	Malo	Extracción	0
170	Populus alba (Alamo blanco)	30	Malo	Extracción	0
173	Populus alba (Alamo blanco)	60	Regular	Extracción	84
172	Populus alba (Alamo blanco)	40	Malo	Extracción	0
175	Populus alba (Alamo blanco)	40	Malo	Extracción	0
176	Populus alba (Alamo blanco)	20	Malo	Extracción	0
178	Populus alba (Alamo blanco)	40	Malo	Extracción	0
213	Magnolia grandiflora (Magnolia)	45	Bueno	Extracción	119
215	Populus alba (Alamo blanco)	30	Bueno	Extracción	53
214	Populus alba (Alamo blanco)	35	Regular	Extracción	29
291	Populus alba (Alamo blanco)		Ausente	No corresponde	
243	Tecoma stans (Guarán)	20	Bueno	Extracción	23
361	Pinus elliottii (Pino Elioti)	20	Bueno	Extracción	23
362	Jacaranda mimosifolia (Jacaranda, tarco)	80	Bueno	Transplante	

334	Tecoma stans (Guarán)	15	Bueno	Extracción	13
335	Tecoma stans (Guarán)	10	Bueno	Extracción	6
441	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	1	Bueno	Transplante	
690	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Transplante	
2694	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	35	Bueno	Extracción	72
2695	Morus sp. (Morera)	14	Bueno	Extracción	11
2696	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	20	Bueno	Extracción	23
2698	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	25	Bueno	Extracción	37
2697	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
2699	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Transplante	
2700	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
2701	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
2702	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Bueno	Transplante	
2703	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	55	Bueno	Transplante	
2704	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	10	Bueno	Transplante	
2705	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Transplante	

2707	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	55	Bueno	Transplante	
3598	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	30	Bueno	Transplante	
3599	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Transplante	
3600	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Transplante	
3601	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Transplante	
3603	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	25	Bueno	Extracción	37
3602	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	25	Regular	Extracción	15
4580	Populus sp (Alamo)	50	Bueno	Extracción	147
4581	Populus sp (Alamo)	20	Regular	Extracción	9
4582	Populus sp (Alamo)	40	Bueno	Extracción	94
4583	Populus sp (Alamo)	50	Bueno	Extracción	147
5696	Melia azedarach (Paraíso)	35	Bueno	Extracción	72
5697	Melia azedarach (Paraíso)	35	Bueno	Extracción	72
5695	Fraxinus sp. (Fresno)	40	Bueno	Extracción	94
5694	Fraxinus sp. (Fresno)	30	Bueno	Extracción	53
5693	Populus sp (Alamo)	40	Bueno	Extracción	94

5692	Populus sp (Alamo)	50	Bueno	Extracción	147
5704	Otra Especie	20	Bueno	Extracción	23
5709	Persea americana (Palto)	20	Bueno	Extracción	23
5707	Citrus limon (Limonero)	20	Bueno	Extracción	23
5706	Otra Especie	10	Bueno	Extracción	6
5708	Callistemon citrinus (Limpiatubos)	3	Bueno	Extracción	1
5710	Callistemon citrinus (Limpiatubos)	3	Bueno	Extracción	1

Tabla 1 *Anexo***.** Datos ejemplares relevados

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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2025-37290672-GCABA-DGEVYA

Buenos Aires, Miércoles 3 de Septiembre de 2025

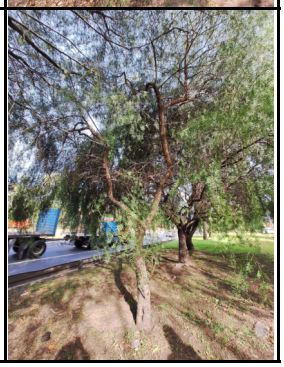
Referencia: Informe MASTERPLAN DELLEPIANE - TRAZA PRINCIPAL - TRAMO 1

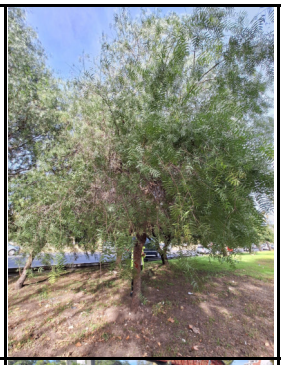
El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 19 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.03 17:06:19 -03:00

Sebastián Dieguez
Gerente Operativo
D.G. ESPACIOS VERDES Y ARBOLADO
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.03 17:06:21 -03:00

COD	ESPECIE DGEVYA		DAP	ESTADO DGEVYA	COORDENADAS		FOTO
	NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE VULGAR			LATITUD	LONGITUD	
142	*Populus deltoides*	Álamo carolina	63	Bueno	-34,67806142	-58,47896018	
154	*Populus deltoides*	Álamo carolina	40	Bueno	-34,67802726	-58,47957949	
156	*Schinus molle*	Aguaribay	33	Bueno	-34,67815434	-58,47965423	
157	*Schinus molle*	Aguaribay	38	Bueno	-34,67819326	-58,47966956	
158	*Schinus molle*	Aguaribay	21	Bueno	-34,67823066	-58,47968220	

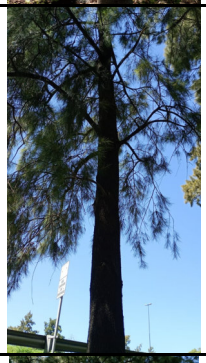
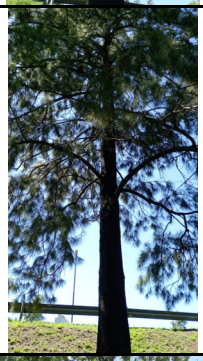
159	*Schinus molle*	Aguaribay	19	Bueno	-34,67823574	-58,47973186	
165	*Citrus limon*	Limonero	3	Malo	-34,67795797	-58,47956574	
168	*Populus alba*	Álamo blanco	25	Malo	-34,67885954	-58,47987297	
169	*Populus alba*	Álamo blnaco	28	Regular	-34,67889190	-58,47987408	
170	*Populus alba*	Álamo blnaco	40	Malo	-34,67891511	-58,47989098	

172	*Populus alba*	Álamo blanco	37	Malo	-34,67917014	-58,48000034	
173	*Populus alba*	Álamo blanco	48	Regular	-34,67922072	-58,48001862	
175	*Populus alba*	Álamo blanco	31	Malo	-34,67929118	-58,48006300	
176	*Populus alba*	Álamo blanco	31	Malo	-34,67931463	-58,48006973	
178	*Populus alba*	Álamo blanco	41	Malo	-34,67961820	-58,48020060	

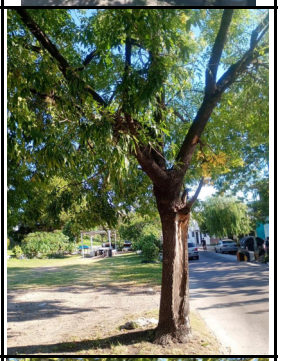
213	*Magnolia grandiflora*	Magnolia	25	Bueno	-34,67963368	-58,48022340	
214	*Populus alba*	Álamo blanco	40	Regular	-34,67970896	-58,48024806	
215	*Populus alba*	Álamo blanco	34	Bueno	-34,67973057	-58,48025276	
243	*Tecoma stans*	Guarán	5	Bueno	-34,68230223	-58,48147799	
291	*Populus alba*	Álamo blanco	40	NA	-34,68073385	-58,48067857	

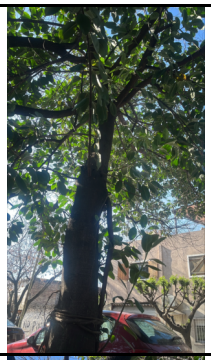
333	*Parkinsonia aculeata*	Cina cina	8	NA	-34,68244491	-58,48105642	
334	*Tecoma stans*	Guarán	15	Bueno	-34,68284006	-58,48136460	
335	*Tecoma stans*	Guarán	10	Bueno	-34,68285341	-58,48137228	
361	*Pinus elliotti*	Pino	30	Bueno	-34,68384181	-58,48299846	
362	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	55	Bueno	-34,68387102	-58,48305016	

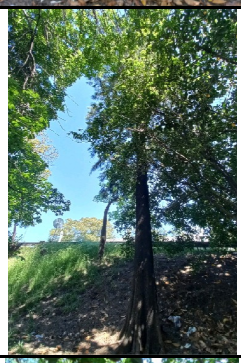
369	*Populus deltoides*	Álamo carolina	57	Bueno	-34,68342511	-58,48194825	
371	*Populus deltoides*	Álamo carolina	52	Bueno	-34,68344182	-58,48195979	
373	*Parkinsonia aculeata*	Cina cina	21	Bueno	-34,68371082	-58,48220866	
441	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	1	Bueno	-34,67541030	-58,47835898	
476	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	45	Bueno	-34,67376548	-58,47784995	

477	*Enterolobium contortisiliquum*	Timbó	70	Bueno	-34,67365041	-58,47783256	
480	*Enterolobium contortisiliquum*	Timbó	37	Bueno	-34,67367616	-58,47780719	
481	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	41	Bueno	-34,67379886	-58,47782994	
482	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	49	Bueno	-34,67393954	-58,47787873	
563	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	50	Regular	-34,66953538	-58,47605284	

564	*Citrus limon*	Limonero	10	Bueno	-34,66967639	-58,47608907	
603	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	18	Bueno	-34,67081567	-58,47637678	
604	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	9	Bueno	-34,67076577	-58,47639394	
605	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	9	Bueno	-34,67074117	-58,47637894	
671	*Ailanthus altissima*	Alianto	35	Bueno	-34,67177183	-58,47703536	

672	*Bauhinia forticata*	Pezuña de vaca	20	Bueno	-34,67174704	-58,47702439	
673	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	45	Regular	-34,67164861	-58,47699138	
690	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	40	Bueno	-34,67140494	-58,47677426	
714	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	44	Bueno	-34,67411022	-58,47709079	
715	*Pinus sp.*	Pino	65	Bueno	-34,67404224	-58,47705189	

716	*Ficus elastica*	Gomero	52	Bueno	-34,67397813	-58,47701063	
717	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	50	Bueno	-34,67394060	-58,47698161	
718	*Acer negundo*	Arce	24	Regular	-34,67384184	-58,47691239	
719	*Robinia pseudoacacia*	Falsa acacia	16	Bueno	-34,67371145	-58,47683686	
720	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	74	Bueno	-34,67423025	-58,47723898	

726	*Ficus elastica*	Gomero	40	Bueno	-34,67407130	-58,47715387	
727	*Ficus benjamina*	Ficus	30	Regular	-34,67409217	-58,47716862	
728	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	60	Bueno	-34,67411530	-58,47718953	
731	*Morus alba*	Morera blanca	20	Bueno	-34,67398222	-58,47707613	
739	*Morus sp.*	Morera	15	Bueno	-34,67391635	-58,47706261	

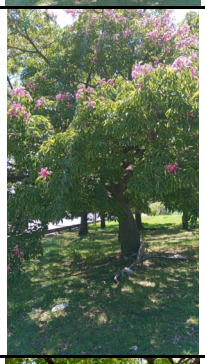
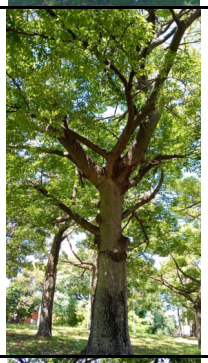
740	*Morus alba*	Morera blanca	15	Bueno	-34,67394327	-58,47707291	
741	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	45	Bueno	-34,67396405	-58,47709909	
742	*Ficus elastica*	Gomero	20	Bueno	-34,67398046	-58,47711394	
743	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	55	Bueno	-34,67399527	-58,47711516	
744	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	60	Bueno	-34,67402040	-58,47713647	

747	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	65	Bueno	-34,67253650	-58,47620759	
748	*Washingtonia robusta*	Washingtonia	54	Bueno	-34,67251627	-58,47623095	
759	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	33	Bueno	-34,67263665	-58,47665574	
760	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	37	Bueno	-34,67265649	-58,47670598	
761	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	22	Bueno	-34,67273831	-58,47670256	

762	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	34	Bueno	-34,67275823	-58,47675000	
763	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	32	Bueno	-34,67279441	-58,47672296	
764	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	35	Bueno	-34,67280890	-58,47677114	
765	*Ligustrum lucidum*	Ligustro	59	Bueno	-34,67291098	-58,47679121	
766	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno americano rojo	48	Bueno	-34,67254974	-58,47611968	

767	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno americano rojo	54	Bueno	-34,67250869	-58,47611260	
768	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno americano rojo	49	Bueno	-34,67248122	-58,47611039	
776	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	89	Malo	-34,67435474	-58,47729870	
777	*Ficus elastica*	Gomero	86	Bueno	-34,67437379	-58,47735320	
780	*Ficus elastica*	Gomero	52	Bueno	-34,67445011	-58,47736750	

781	*Populus sp.*	Álamo	58	Malo	-34,67454600	-58,47741924	
783	*Casuarina cunningha miana*	Casuarina	118	Bueno	-34,67464236	-58,47746293	
785	*Casuarina cunningha miana*	Casuarina	49	Bueno	-34,67469714	-58,47749656	
786	*Casuarina cunningha miana*	Casuarina	53	Regular	-34,67472188	-58,47754547	
1074	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	61	Bueno	-34,68471165	-58,48326897	

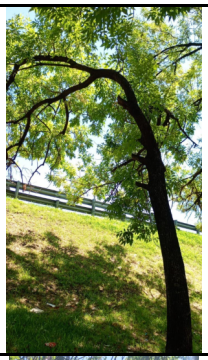
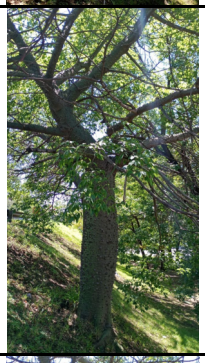
1075	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	53	Bueno	-34,68465732	-58,48319452	
1076	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	51	Bueno	-34,68451190	-58,48299372	
1080	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	59	Bueno	-34,68437000	-58,48286973	
1081	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	51	Bueno	-34,68429615	-58,48287313	
1082	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	58	Bueno	-34,68437254	-58,48293660	

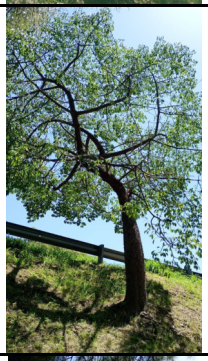
1083	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	36	Bueno	-34,68443334	-58,48294310	
2694	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	35	Bueno	-34,67598445	-58,47864468	
2695	*Morus sp.*	Morera	14	Bueno	-34,67593087	-58,47861232	
2696	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	20	Bueno	-34,67589870	-58,47859315	
2697	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	50	Bueno	-34,67584140	-58,47856445	

2698	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	25	Bueno	-34,67580669	-58,47854892	
2699	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	45	Bueno	-34,67579020	-58,47854210	
2700	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	50	Bueno	-34,67574046	-58,47851777	
2701	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	50	Bueno	-34,67569197	-58,47849280	
2702	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	50	Bueno	-34,67564245	-58,47847116	

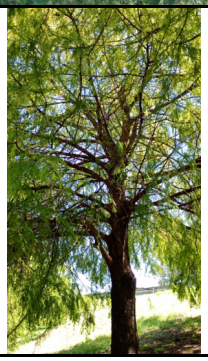
2703	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	55	Bueno	-34,67556090	-58,47843149	
2704	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	10	Bueno	-34,67550994	-58,47840484	
2705	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	45	Bueno	-34,67546393	-58,47838137	
2707	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	55	Bueno	-34,67536320	-58,47833555	
2977	*Populus alba*	Álamo blanco	40	Regular	-34,67373452	-58,47757306	

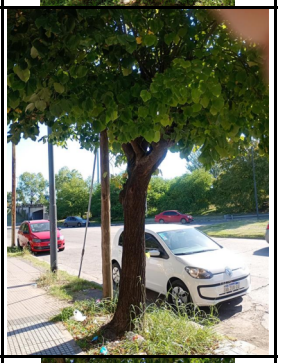
2978	*Populus deltoides*	Álamo carolina	30	Malo	-34,67371650	-58,47758359	
2979	*Populus nigra*	Álamo negro	32	Regular	-34,67360590	-58,47751511	
2980	*Populus alba*	Álamo blanco	30	Bueno	-34,67347058	-58,47747063	
2981	*Populus alba*	Álamo blanco	20	Malo	-34,67339538	-58,47742613	
2982	*Populus alba*	Álamo blanco	90	Bueno	-34,67329951	-58,47739375	

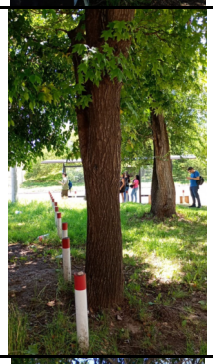
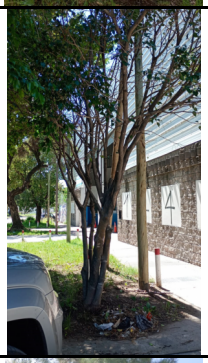
3197	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	29	Bueno	-34,67570639	-58,47797587	
3202	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	48	Bueno	-34,67578137	-58,47805862	
3203	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	48	Bueno	-34,67583252	-58,47808142	
3204	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	64	Bueno	-34,67588499	-58,47810157	
3205	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	53	Bueno	-34,67593526	-58,47811832	

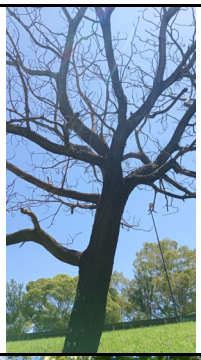
3206	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	68	Bueno	-34,67598830	-58,47813766	
3305	*Populus nigra*	Álamo negro	24	Bueno	-34,67451435	-58,47744723	
3306	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	40	Bueno	-34,67458085	-58,47751180	
3307	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	43	Bueno	-34,67468154	-58,47756135	
3309	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	37	Bueno	-34,67477960	-58,47761732	

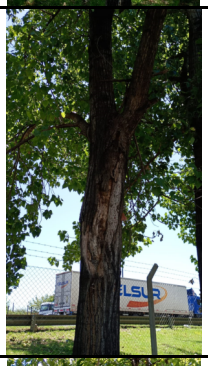
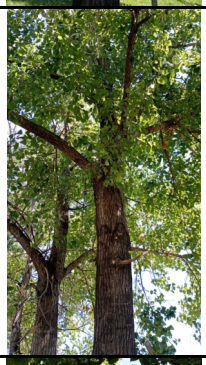
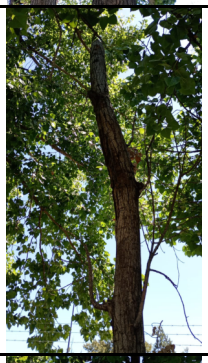
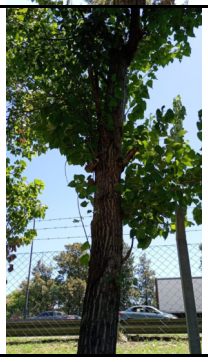
3310	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	93	Bueno	-34,67492806	-58,47763504	
3529	*Sin identificar*	Sin identificar	Malo	Malo	-34,67378105	-58,47724724	
3532	*Melia azedarach*	Paraíso	72	Regular	-34,67349368	-58,47709821	
3598	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	30	Bueno	-34,67631806	-58,47880556	
3599	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	40	Bueno	-34,67626860	-58,47878304	

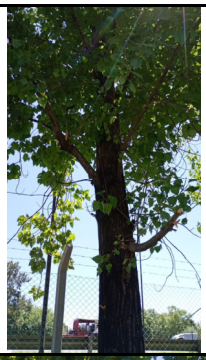
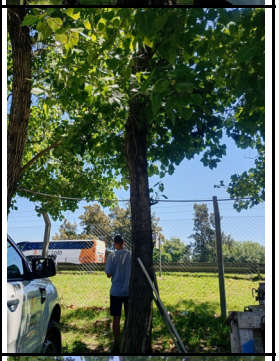
3600	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	45	Bueno	-34,67621525	-58,47875552	
3601	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	40	Bueno	-34,67616811	-58,47873240	
3602	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	25	Regular	-34,67608523	-58,47868254	
3603	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	25	Bueno	-34,67609994	-58,47871148	
3713	*Taxodium distichum*	Ciprés calvo	46	Bueno	-34,67193430	-58,47636421	

3715	*Acacia caven*	Espinillo	56	Bueno	-34,67203028	-58,47641414	
3716	*Acacia caven*	Espinillo	25	Bueno	-34,67206203	-58,47642268	
3744	*Tilia x moltkei*	Tilo	35	Bueno	-34,67196278	-58,47595501	
3752	*Ligustrum lucidum*	Ligustro	51	Bueno	-34,67208353	-58,47600580	
3754	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	55	Bueno	-34,67216653	-58,47602877	

3764	*Ficus benjamina*	Ficus	29	Bueno	-34,67231529	-58,47609535	
3765	*Liquidambar styraciflua*	Liquidambar	36	Bueno	-34,67230228	-58,47608483	
3766	*Ficus benjamina*	Ficus	35	Bueno	-34,67232292	-58,47605232	
3831	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	50	Bueno	-34,67170066	-58,47602483	
3833	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	45	Bueno	-34,67165481	-58,47604897	

3979	*Melia azedarach*	Paraíso	46	Malo	-34,67363928	-58,47712284	
4089	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	39	Bueno	-34,67073414	-58,47560696	
4090	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	26	Bueno	-34,67076315	-58,47561979	
4091	*Morus alba*	Morera blanca	34	Regular	-34,67075173	-58,47565870	
4102	*Populus deltoides*	Álamo carolina	144	Regular	-34,67145521	-58,47602546	

4104	*Populus deltoides*	Álamo carolina	30	Regular	-34,67137982	-58,47602137	
4105	*Populus deltoides*	Álamo carolina	46	Bueno	-34,67135451	-58,47601015	
4106	*Populus deltoides*	Álamo carolina	55	Bueno	-34,67133118	-58,47600353	
4107	*Populus deltoides*	Álamo carolina	32	Malo	-34,67129949	-58,47600320	
4108	*Populus deltoides*	Álamo carolina	35	Regular	-34,67128419	-58,47601124	

4109	*Populus sp.*	Álamo	47	Bueno	-34,67124049	-58,47598759	
4111	*Populus deltoides*	Álamo carolina	54	Regular	-34,67119666	-58,47597576	
4112	*Populus deltoides*	Álamo carolina	61	Regular	-34,67116963	-58,47596628	
4113	*Populus deltoides*	Álamo carolina	30	Malo	-34,67114496	-58,47594167	
4114	*Populus deltoides*	Álamo carolina	64	Regular	-34,67112804	-58,47592769	

4115	*Populus deltoides*	Álamo carolina	65	Bueno	-34,67110033	-58,47591847	
4116	*Populus deltoides*	Álamo carolina	37	Regular	-34,67107182	-58,47594281	
4117	*Populus deltoides*	Álamo carolina	16	Regular	-34,67101263	-58,47591287	
4118	*Populus deltoides*	Álamo carolina	43	Bueno	-34,67095146	-58,47588585	
4119	*Populus deltoides*	Álamo carolina	43	Regular	-34,67092537	-58,47586419	

4120	*Populus deltoides*	Álamo carolina	35	Bueno	-34,67087830	-58,47583382	
4121	*Populus deltoides*	Álamo carolina	32	Bueno	-34,67083983	-58,47581493	
4122	*Populus deltoides*	Álamo carolina	33	Bueno	-34,67082639	-58,47580215	
4123	*Populus deltoides*	Álamo carolina	41	Bueno	-34,67081665	-58,47581275	
4408	*Populus alba*	Álamo blanco	42	Bueno	-34,67160819	-58,47663904	

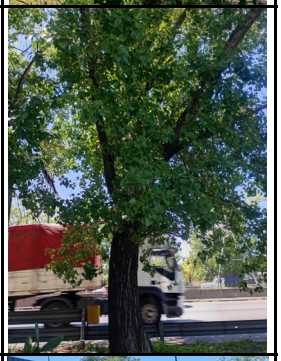
4409	*Populus alba*	Álamo blanco	38	Bueno	-34,67163726	-58,47664845	
4410	*Populus alba*	Álamo blanco	28	Bueno	-34,67166478	-58,47666167	
4411	*Populus alba*	Álamo blanco	31	Bueno	-34,67171652	-58,47668230	
4412	*Populus alba*	Álamo blanco	34	Bueno	-34,67172243	-58,47670442	
4413	*Populus alba*	Álamo blanco	36	Bueno	-34,67174035	-58,47669214	

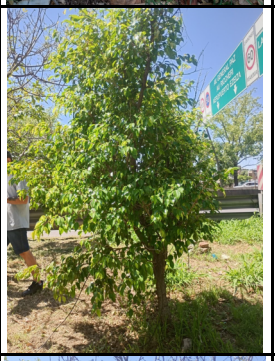
4414	*Populus alba*	Álamo blanco	37	Bueno	-34,67176411	-58,47670297	
4415	*Populus alba*	Álamo blanco	26	Bueno	-34,67177207	-58,47672291	
4416	*Populus alba*	Álamo blanco	35	Bueno	-34,67178736	-58,47671562	
4417	*Populus alba*	Álamo blanco	31	Bueno	-34,67184330	-58,47673647	
4418	*Populus alba*	Álamo blanco	15	Bueno	-34,67185170	-58,47676362	

4419	*Populus alba*	Álamo blanco	30	Bueno	-34,67187089	-58,47674614	
4420	*Populus alba*	Álamo blanco	36	Bueno	-34,67187564	-58,47677112	
4421	*Populus alba*	Álamo blanco	37	Bueno	-34,67190273	-58,47678229	
4422	*Populus alba*	Álamo blanco	28	Bueno	-34,67192179	-58,47677030	
4423	*Populus alba*	Álamo blanco	34	Bueno	-34,67195151	-58,47678261	

4424	*Populus alba*	Álamo blanco	34	Bueno	-34,67197511	-58,47679406	
4425	*Populus alba*	Álamo blanco	41	Bueno	-34,67200257	-58,47680786	
4426	*Populus alba*	Álamo blanco	36	Bueno	-34,67202764	-58,47681851	
4474	*Persea americana*	Palto	10	Bueno	-34,67219406	-58,47726809	
4475	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	45	Bueno	-34,67217509	-58,47725951	

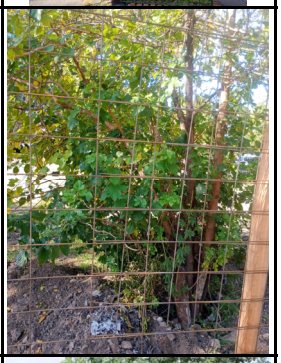
4476	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	38	Bueno	-34,67215375	-58,47724526	
4482	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	50	Bueno	-34,67208293	-58,47722052	
4559	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	36	Bueno	-34,67261881	-58,47775467	
4580	*Populus sp.*	Álamo	50	Bueno	-34,67277098	-58,47714170	
4581	*Populus sp.*	Álamo	20	Regular	-34,67264238	-58,47708508	

4582	*Populus sp.*	Álamo	40	Bueno	-34,67262335	-58,47709497	
4583	*Populus sp.*	Álamo	50	Bueno	-34,67252829	-58,47703823	
4828	*Populus deltoides*	Álamo carolina	59	Regular	-34,66986644	-58,47593991	
4829	*Populus deltoides*	Álamo carolina	57	Bueno	-34,66989591	-58,47594599	
4832	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	7	Bueno	-34,66982968	-58,47593607	

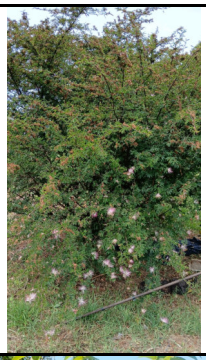
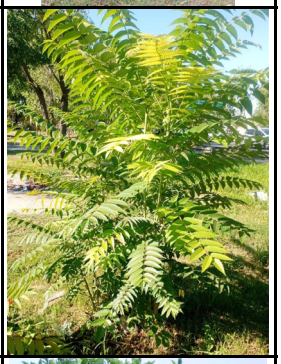
4833	*Sin identificar*	Sin identificar	2	Malo	-34,66981268	-58,47592398	
4834	*Persea americana*	Palto	3	Bueno	-34,66980323	-58,47591944	
4835	*Citrus limon*	Limonero	2	Bueno	-34,66979601	-58,47591488	
4839	*Ficus benjamina*	Ficus	8	Bueno	-34,66959841	-58,47585873	
4840	*Fraxinus pennsylvanica*	Fresno rojo americano	7	Bueno	-34,66958521	-58,47583474	

4842	*Populus deltoides*	Álamo carolina	67	Malo	-34,66954933	-58,47581139	
4843	*Sin identificar*	Sin identificar	6	NA	-34,66953588	-58,47583529	
4845	*Citrus limon*	Limonero	15	Bueno	-34,66950179	-58,47579836	
4846	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	48	Bueno	-34,66946400	-58,47578641	
4847	*Psidium guajaba*	Guayabo	10	Bueno	-34,66943105	-58,47577684	

4848	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	18	Bueno	-34,66940332	-58,47575647	
4850	*Citrus limon*	Limonero	16	Bueno	-34,66937576	-58,47575504	
4851	*Persea americana*	Palto	8	Bueno	-34,66934995	-34,66934995	
4927	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,67065677	-58,47575352	
5012	*Washingtonia filifera*	Washingtonia	16	Bueno	-34,67287652	-58,47625103	

5012 bis	*Ligustrum lucidum*	Ligustro		Regular	-34,67287652	-58,47625103	
5691	*Morus alba*	Morera blanca	36	Regular	-34,67009417	-58,47611646	
5692	*Populus sp.*	Álamo	50	Bueno	-34,67014694	-58,47604968	
5693	*Populus sp.*	Álamo	40	Bueno	-34,67017244	-58,47608418	
5694	*Fraxinus sp.*	Fresno	30	Bueno	-34,67024474	-58,4760733	

5695	*Fraxinus sp.*	Fresno	40	Bueno	-34,6703034	-58,47609729	
5696	*Melia azedarach*	Paraíso	35	Bueno	-34,67032478	-58,47612049	
5697	*Melia azedarach*	Paraíso	35	Bueno	-34,67034954	-58,47617978	
5702	*Ailanthus altissima*	Alianto	7	Bueno	-34,67043439	-58,47623708	
5703	*Ailanthus altissima*	Alianto	9	Bueno	-34,670448	-58,47623768	

5704	*Sin identificar*	Sin identificar	20	Bueno	-34,67043902	-58,47619238	
5705	*Ailanthus altissima*	Alianto	12	Bueno	-34,67044053	-58,47621439	
5706	*Sin identificar*	Sin identificar	10	Bueno	-34,67047958	-58,47621007	
5707	*Citrus limon*	Limonero	20	Bueno	-34,67046102	-58,47619905	
5708	*Callistemon*	Limpiatubos	3	Bueno	-34,67046723	-58,47622815	

5709	*Persea americana*	Palto	20	Bueno	-34,67047573	-58,47623734	
5710	*Callistemon*	Limpiatubos	3	Bueno	-34,67048435	-58,47623116	
6002	*Syagrus romanzoffiana*	Pindó	30	Bueno	-34,67285698	-58,47678917	
6052	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	20	Bueno	-34,67603889	-58,47863889	
6053	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	15	Bueno	-34,67601389	-58,47863333	

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-32808634-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Viernes 17 de Julio de 2026

Referencia: MPD-A-AM-LI-003- Estado Arbolado-B-Tramo 1

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 45 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.17 17:57:35 -03:00

Leonardo Mladenic
Jefe de Departamento
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.17 17:57:46 -03:00

DIRECCIÓN GENERAL ESPACIOS VERDES Y ARBOLADO

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en carácter de Gerente Operativo de Mantenimiento del Arbolado Público en el marco del proyecto de obra “MASTERPLAN DELLEPIANE - TRAZA PRINCIPAL - TRAMO 2”.

INFORME MASTERPLAN DELLEPIANE - TRAZA PRINCIPAL - TRAMO 2

El presente informe se realiza con el objetivo de dar respuesta a la comunicación oficial “NO-2025-35370990-GCABA-AUSA” recibido con las consultas pertinentes al informe Masterplan Dellepiane Traza Principal Tramo 2.
A continuación, se detallan las consultas realizadas y sus respectivas respuestas:

1. *Árbol que aparece en su relevamiento y no en el nuestro, como por ejemplo el ejemplar número 5187. Se considera que hubo un error en la numeración y que se quiso hacer referencia al árbol 5687.*

Respuesta: Se confirma que el ejemplar 5187 corresponde a un error de tipeo, se trata del ejemplar 5687 siendo este Ceiba Speciosa con tarea de Trasplante (pero por su estado malo no se recomienda su trasplante).

2. *Árbol que no aparece en su relevamiento y si en el nuestro, como por ejemplo el ejemplar número 5687. Remitirse al ítem anterior.*

Respuesta: Se rectifica la situación en el ítem anterior.

3. *Diferencias en “tipo de especie” en el ejemplar número 7082. Ustedes lo definen como una Santa Rita, y nosotros como un Citrus. Se cree que en su relevamiento se refieren a otro árbol ya que la especie difiere bastante. Compatibilizar.*

Respuesta: El ejemplar 7082 Citrus sp. no se encontró al momento del relevamiento. En su lugar, se encontró un ejemplar de Persea americana (Palto). Ver imagen 1 adjunta.

La Santa rita, se encuentra en el área relevada (cerca del palto) e inicialmente fue relevada en lugar del Citrus pero la misma no corresponde con una especie arbórea por lo cual se

rectifica eliminando del relevamiento y dejando en su lugar el ejemplar de Persea (ubicado efectivamente donde originalmente se encontraba el Citrus).

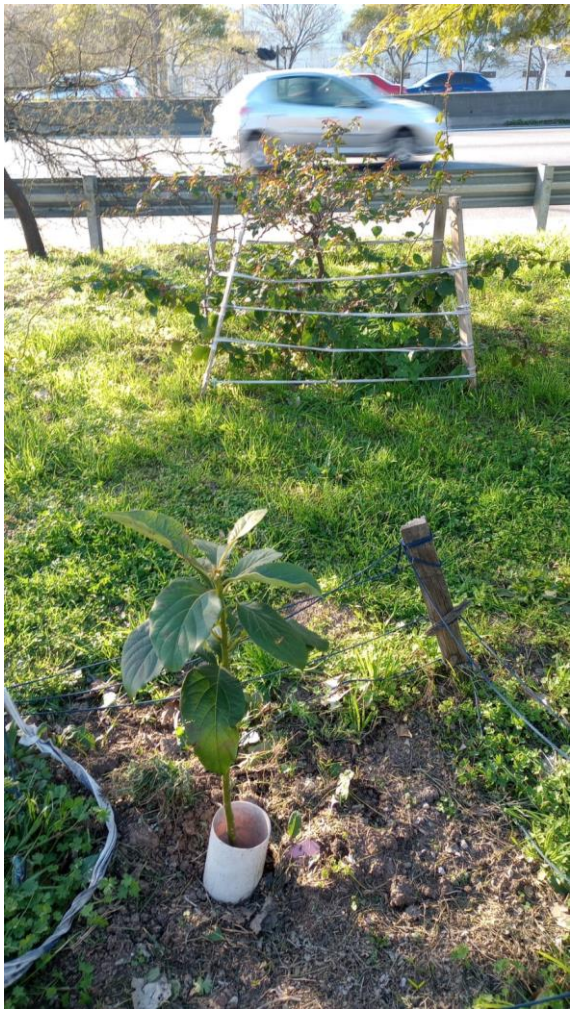


Imagen 1: Relevamiento del ejemplar 7082

4. *Repetición de "número de ejemplar" en el ejemplar número 7142. En su relevamiento aparece dos veces. Se entiende que puede ser un error y en realidad querían se quería hacer referencia al ejemplar 7142 y 7143 (ambos presentes en nuestro relevamiento).*

7142	Celtis ehrenbergiana (Tala)	10	Bueno	Trasplante	
7142	Citrus reticulata (Mandarino)	3	Bueno	Extracción	1

Respuesta: Se confirma que se repite la numeración del ejemplar 7142 y se rectifica que el ejemplar 7142 corresponde efectivamente al Citrus a extraer y el ejemplar 7143, es un Tala a trasplantar.

5. *Estado: No corresponde. Entendemos que cuando al ejemplar 7066 le incorporan el comentario "No corresponde", se refieren a que no lo encontraron en campo, verificar.*

Respuesta: Efectivamente, el ejemplar 7066 no se encontró en el campo de trabajo.

Anexo: Se adjunta tabla de relevamiento subsanada.

N° de ejemplar	Especie	DAP	Estado	Tarea	UCB
5013	Populus deltoides (Alamo carolina)	25	Regular	Extracción	15
5023	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Bueno	Extracción	119
5025	Populus deltoides (Alamo carolina)	31	Bueno	Extracción	56
5026	Populus deltoides (Alamo carolina)	35	Malo	Extracción	0
5027	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Regular	Extracción	48
5028	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Bueno	Extracción	177
5029	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
5030	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Bueno	Extracción	119
5034	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5037	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5038	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5040	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5041	Otra Especie	40	Malo	Extracción	0
5042	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5044	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5045	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Regular	Extracción	48
5046	Populus deltoides (Alamo carolina)	30	Bueno	Extracción	53
5050	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
5051	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Bueno	Extracción	119
5052	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Bueno	Extracción	119
5129	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Trasplante	
5130	Populus nigra (Alamo negro)	40	Malo	Extracción	0
5131	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	60	Bueno	Extracción	211
5133	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	45	Bueno	Trasplante	
5134	Populus nigra (Alamo negro)	40	Bueno	Extracción	94
5135	Populus nigra (Alamo negro)	35	Regular	Extracción	29
5140	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	65	Bueno	Trasplante	
5142	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	25	Bueno	Trasplante	
5143	Populus nigra (Alamo negro)	30	Malo	Extracción	0
5144	Populus alba (Alamo blanco)	50	Malo	Extracción	0
5145	Populus nigra (Alamo negro)	35	Regular	Extracción	29
5149	Populus nigra (Alamo negro)	30	Regular	Extracción	21

5150	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	80	Bueno	Trasplante	
5152	Populus nigra (Alamo negro)	40	Malo	Extracción	0
5153	Ligustrum lucidum (Ligustro)	40	Bueno	Extracción	94
5155	Ligustrum lucidum (Ligustro)	30	Malo	Extracción	0
5162	Ligustrum lucidum (Ligustro)	20	Regular	Extracción	9
5184	Washingtonia sp.	50	Bueno	Extracción	147
5216	Dracaena marginata	30	Bueno	Extracción	53
5229	Populus nigra (Alamo negro)	30	Bueno	Extracción	53
5230	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	10	Bueno	Extracción	6
5231	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	55	Bueno	Trasplante	
5242	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5253	Dracaena marginata	10	Bueno	Extracción	6
5274	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	89	Bueno	Trasplante	
5275	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	55	Bueno	Trasplante	
5276	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	55	Bueno	Trasplante	
5277	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	61	Bueno	Extracción	218
5285	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	54	Bueno	Trasplante	
5286	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	70	Bueno	Trasplante	
5293	Populus deltoides (Alamo carolina)	29	Regular	Extracción	20
5294	Populus deltoides (Alamo carolina)	70	Bueno	Extracción	287
5295	Populus deltoides (Alamo carolina)	46	Bueno	Extracción	124
5296	Populus deltoides (Alamo carolina)	56	Bueno	Extracción	184
5305	Populus deltoides (Alamo carolina)	39	Malo	Extracción	0
5306	Populus deltoides (Alamo carolina)	54	Bueno	Extracción	171
5418	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	56	Bueno	Trasplante	
5431	Erythrina crista-galli (Ceibo)	103	Bueno	Trasplante	
5434	Erythrina crista-galli (Ceibo)	38	Bueno	Trasplante	
5435	Erythrina crista-galli (Ceibo)	68	Bueno	Trasplante	
5438	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Bueno	Extracción	119
5439	Populus deltoides (Alamo carolina)	39	Malo	Extracción	0
5440	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5441	Erythrina crista-galli (Ceibo)	30	Bueno	Trasplante	
5452	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5453	Populus deltoides (Alamo carolina)	34	Bueno	Extracción	68
5456	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Bueno	Extracción	177
5457	Populus deltoides (Alamo carolina)	51	Bueno	Extracción	153

5458	Populus deltoides (Alamo carolina)	49	Bueno	Extracción	141
5459	Populus deltoides (Alamo carolina)	35	Bueno	Extracción	72
5460	Populus deltoides (Alamo carolina)	44	Bueno	Extracción	114
5461	Populus deltoides (Alamo carolina)	36	Bueno	Extracción	76
5462	Populus deltoides (Alamo carolina)	27	Bueno	Extracción	43
5463	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
5464	Populus deltoides (Alamo carolina)	31	Bueno	Extracción	56
5465	Populus deltoides (Alamo carolina)	38	Bueno	Extracción	85
5466	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5467	Populus deltoides (Alamo carolina)	44	Bueno	Extracción	114
5468	Populus deltoides (Alamo carolina)	42	Bueno	Extracción	103
5469	Populus deltoides (Alamo carolina)	41	Bueno	Extracción	99
5470	Populus deltoides (Alamo carolina)	54	Regular	Extracción	68
5471	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Malo	Extracción	0
5472	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5473	Populus deltoides (Alamo carolina)	54	Bueno	Extracción	171
5475	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5535	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5536	Populus deltoides (Alamo carolina)	35	Bueno	Extracción	72
5549	Erythrina crista-galli (Ceibo)	91	Bueno	Trasplante	
5556	Erythrina crista-galli (Ceibo)	46	Bueno	Trasplante	
5562	Populus deltoides (Alamo carolina)	54	Malo	Extracción	0
5564	Populus deltoides (Alamo carolina)	49	Bueno	Extracción	141
5574	Erythrina crista-galli (Ceibo)	40	Regular	Trasplante	
5582	Populus deltoides (Alamo carolina)	49	Bueno	Extracción	141
5585	Populus deltoides (Alamo carolina)	0	Malo	Extracción	0
5587	Erythrina crista-galli (Ceibo)	41	Malo	Extracción	0
5588	Erythrina crista-galli (Ceibo)	35	Malo	Extracción	0
5590	Populus deltoides (Alamo carolina)	1	Bueno	Extracción	1
5595	Erythrina crista-galli (Ceibo)	100	Bueno	Trasplante	
5598	Erythrina crista-galli (Ceibo)	92	Bueno	Trasplante	
5599	Erythrina crista-galli (Ceibo)	47	Bueno	Trasplante	
5601	Erythrina crista-galli (Ceibo)	78	Bueno	Trasplante	
5602	Erythrina crista-galli (Ceibo)	38	Bueno	Trasplante	
5603	Populus deltoides (Alamo carolina)	57	Bueno	Extracción	191
5604	Erythrina crista-galli (Ceibo)	49	Bueno	Trasplante	
5606	Erythrina crista-galli (Ceibo)	125	Bueno	Trasplante	
5615	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Trasplante	
5620	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Bueno	Trasplante	
5623	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Trasplante	
5626	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Regular	Extracción	38

5627	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Regular	Extracción	84
5629	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Trasplante	
5630	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	150	Bueno	Trasplante	
5631	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	80	Regular	Extracción	150
5632	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	70	Malo	Extracción	0
5635	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Malo	Extracción	0
5636	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	60	Regular	Extracción	84
5637	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	50	Regular	Extracción	59
5638	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	80	Regular	Extracción	150
5639	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Trasplante	
5640	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	40	Bueno	Trasplante	
5641	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	70	Bueno	Trasplante	
5642	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	90	Bueno	Trasplante	
5655	Tipuana tipu (Tipa)	50	Bueno	Trasplante	
5656	Tipuana tipu (Tipa)	80	Bueno	Trasplante	
5657	Tipuana tipu (Tipa)	50	Regular	Extracción	59
5687	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	35	Malo	Extracción	0
5719	Erythrina crista-galli (Ceibo)	80	Bueno	Trasplante	
5733	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	12	Bueno	Extracción	8
5744	Ricinus communis (Ricino)	5	Bueno	Extracción	1
5748	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	5	Bueno	Extracción	1
5749	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	4	Bueno	Extracción	1
5750	Phytolacca dioica (Ombú)	10	Bueno	Extracción	6
5754	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	3	Malo	Extracción	0
5755	Ricinus communis (Ricino)	20	Bueno	Extracción	23
5756	Morus alba (Morera blanca)	25	Bueno	Extracción	37
5757	Ricinus communis (Ricino)	15	Bueno	Extracción	13
5758	Ricinus communis (Ricino)	6	Regular	Extracción	1
5759	Ricinus communis (Ricino)	15	Regular	Extracción	5

5760	Ricinus communis (Ricino)	10	Bueno	Extracción	6
5761	Ricinus communis (Ricino)	7	Bueno	Extracción	3
5762	Populus deltoides (Alamo carolina)	30	Bueno	Extracción	53
5763	Ricinus communis (Ricino)	15	Bueno	Extracción	13
5764	Populus deltoides (Alamo carolina)	25	Bueno	Extracción	37
5765	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	3	Malo	Extracción	0
5766	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	10	Bueno	Trasplante	
5767	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	17	Bueno	Extracción	17
5768	Citrus limon (Limonero)	2	Bueno	Extracción	1
5770	Ricinus communis (Ricino)	6	Bueno	Extracción	2
5771	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	10	Bueno	Trasplante	
5772	Enterolobium contortisiliquum (Timbó)	60	Bueno	Trasplante	
5773	Citrus reticulata (Mandarino)	5	Bueno	Extracción	1
5774	Laurus nobilis (Laurel)	5	Bueno	Extracción	1
5776	Citrus reticulata (Mandarino)	6	Bueno	Extracción	2
5777	Annona cherimola (Chirimoya)	15	Bueno	Extracción	13
5812	Populus deltoides (Alamo carolina)	61	Bueno	Extracción	218
5813	Populus deltoides (Alamo carolina)	57	Bueno	Extracción	191
5814	Populus deltoides (Alamo carolina)	70	Bueno	Extracción	287
5815	Populus deltoides (Alamo carolina)	56	Bueno	Extracción	184
5823	Populus deltoides (Alamo carolina)	70	Bueno	Extracción	287
5824	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Bueno	Extracción	177
5830	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Bueno	Extracción	177
5831	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
5835	Erythrina crista-galli (Ceibo)	67	Bueno	Trasplante	
5837	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
5843	Populus deltoides (Alamo carolina)	49	Bueno	Extracción	141
5844	Populus deltoides (Alamo carolina)	46	Bueno	Extracción	124
5847	Populus deltoides (Alamo carolina)	37	Bueno	Extracción	80
5848	Erythrina crista-galli (Ceibo)	27	Bueno	Trasplante	
5856	Erythrina crista-galli (Ceibo)	33	Bueno	Trasplante	
5858	Casuarina cunninghamiana	68	Bueno	Extracción	271
5893	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	50	Malo	Extracción	0
5895	Jacaranda mimosifolia (Jacarandá)	2	Bueno	Extracción	1
5896	Populus deltoides (Alamo carolina)	52	Malo	Extracción	0
5897	Jacaranda mimosifolia (Jacarandá)	1	Bueno	Extracción	1
5963	Jacaranda mimosifolia (Jacarandá)	1	Bueno	Extracción	1
5964	Populus deltoides (Alamo carolina)	22	Bueno	Extracción	28
5967	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Bueno	Extracción	177

5968	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	19	Bueno	Trasplante	
5969	Populus deltoides (Alamo carolina)	54	Bueno	Extracción	171
5971	Populus deltoides (Alamo carolina)	12	Malo	Extracción	0
5981	Otra Especie	0	Malo	Extracción	0
5983	Populus deltoides (Alamo carolina)	71	Bueno	Extracción	296
5984	Tipuana tipu (Tipa)	0	Malo	Extracción	0
5992	Populus deltoides (Alamo carolina)	55	Malo	Extracción	0
6024	Casuarina cunninghamiana	69	Bueno	Extracción	279
6078	Otra Especie	0	Malo	Extracción	0
6079	Otra Especie	0	Malo	Extracción	0
6080	Populus deltoides (Alamo carolina)	24	Bueno	Extracción	34
6081	Populus deltoides (Alamo carolina)	36	Bueno	Extracción	76
6082	Populus deltoides (Alamo carolina)	26	Bueno	Extracción	40
6083	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	14	Bueno	Trasplante	
6084	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	8	Bueno	Trasplante	
6085	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	11	Bueno	Trasplante	
6086	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	16	Bueno	Trasplante	
6087	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	83	Bueno	Extracción	404
6090	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	60	Bueno	Extracción	211
6091	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	69	Bueno	Extracción	279
6092	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	104	Bueno	Extracción	634
6094	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	15	Bueno	Trasplante	
6095	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	30	Bueno	Extracción	53
6096	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	95	Bueno	Extracción	529
6097	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	66	Bueno	Extracción	256
6104	Populus deltoides (Alamo carolina)	36	Bueno	Extracción	76
6175	Populus deltoides (Alamo carolina)	48	Regular	Extracción	54
6176	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	89	Bueno	Extracción	465
6177	Otra Especie	46	Malo	Extracción	
6178	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	92	Bueno	Extracción	496

6179	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	74	Bueno	Extracción	321
6180	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	25	Malo	Extracción	0
6181	Otra Especie	57	Malo	Extracción	0
6182	Jacaranda mimosifolia	35	Bueno	Trasplante	
6183	Otra Especie	36	Malo	Extracción	0
6184	Populus deltoides (Alamo carolina)	30	Bueno	Extracción	53
6185	Populus deltoides (Alamo carolina)	46	Bueno	Extracción	124
6186	Populus deltoides (Alamo carolina)	40	Bueno	Extracción	94
6187	Otra Especie	26	Malo	Extracción	0
6188	Populus deltoides (Alamo carolina)	36	Bueno	Extracción	76
6189	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	29	Bueno	Trasplante	
6190	Populus deltoides (Alamo carolina)	41	Bueno	Extracción	99
6191	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	10	Bueno	Trasplante	
6192	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	10	Bueno	Trasplante	
6193	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	12	Bueno	Trasplante	
6194	Populus deltoides (Alamo carolina)	37	Bueno	Extracción	80
6195	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	22	Bueno	Extracción	28
6196	Populus deltoides (Alamo carolina)	52	Bueno	Extracción	159
6214	Populus deltoides (Alamo carolina)	28	Bueno	Extracción	46
6226	Populus deltoides (Alamo carolina)	43	Bueno	Extracción	108
6238	Broussonetia papyrifera (Morera de papel)	115	Bueno	Extracción	710
6246	Phytolacca dioica (Ombú)	45	Bueno	Extracción	119
6249	Phytolacca dioica (Ombú)	67	Bueno	Extracción	263
6250	Populus deltoides (Alamo carolina)	31	Bueno	Extracción	56
6253	Populus deltoides (Alamo carolina)	60	Bueno	Extracción	211
6254	Phytolacca dioica (Ombú)	92	Bueno	Extracción	496
7014	Populus deltoides (Alamo carolina)	43	Bueno	Extracción	108
7015	Populus deltoides (Alamo carolina)	30	Bueno	Extracción	53
7022	Phytolacca dioica (Ombú)	120	Bueno	Extracción	710
7059	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Bueno	Extracción	119
7060	Populus nigra (Alamo negro)	40	Malo	Extracción	0
7061	Ficus benjamina (Ficus benjamina)	20	Bueno	Extracción	23
7062	Populus deltoides (Alamo carolina)	45	Regular	Extracción	48
7064	Fraxinus pennsylvanica (Fresno rojo americano)	1	Bueno	Extracción	1
7065	Persea americana (Palto)	1	Malo	Extracción	0

7066	Senna corymbosa (Sen del campo)	0	Malo	No correspon de	
7067	Populus deltoides (Alamo carolina)	50	Bueno	Extracción	147
7068	Acacia caven (Espinillo)	15	Regular	Extracción	5
7069	Persea americana (Palto)	1	Bueno	Extracción	1
7070	Persea americana (Palto)	2	Malo	Extracción	0
7071	Persea americana (Palto)	1	Bueno	Extracción	1
7072	Persea americana (Palto)	1	Bueno	Extracción	1
7073	Celtis ehrenbergiana (Tala)	25	Bueno	Trasplante	
7074	Celtis ehrenbergiana (Tala)	32	Bueno	Trasplante	
7075	Acacia caven (Espinillo)	8	Bueno	Trasplante	
7078	Prosopis alba (Tacu)	35	Bueno	Trasplante	
7080	Ceiba speciosa (Palo borracho, samohu)	20	Bueno	Trasplante	
7081	Persea americana (Palto)	5	Bueno	Extracción	1
7082	Persea americana (Palto)	5	Bueno	Extracción	1
7118	Cajanus cajana (Gandul)	5	Bueno	Extracción	1
7119	Cajanus cajana (Gandul)	6	Bueno	Extracción	2
7120	Cajanus cajana (Gandul)	2	Bueno	Extracción	1
7121	Cajanus cajana (Gandul)	8	Bueno	Extracción	4
7122	Cajanus cajana (Gandul)	15	Bueno	Extracción	13
7123	Cajanus cajana (Gandul)	9	Bueno	Extracción	5
7124	Cajanus cajana (Gandul)	15	Bueno	Extracción	13
7125	Citrus limon (Limonero)	10	Bueno	Extracción	6
7126	Persea americana (Palto)	2	Bueno	Extracción	1
7127	Schinus molle (Aguaribay)	35	Bueno	Trasplante	
7128	Schinus longuifolia (Molle)	12	Bueno	Trasplante	
7129	Acacia caven (Espinillo)	15	Bueno	Trasplante	
7130	Eucalyptus globulus (Eucalipto medicinal)	5	Bueno	Extracción	1
7131	Acacia caven (Espinillo)	15	Bueno	Trasplante	
7132	Handroanthus impetiginosus (Lapacho rosado)	70	Bueno	Trasplante	
7133	Celtis ehrenbergiana (Tala)	13	Bueno	Trasplante	
7134	Celtis ehrenbergiana (Tala)	12	Bueno	Trasplante	
7135	Morus alba pendula (Mora péndula)	8	Bueno	Extracción	4
7136	Acacia caven (Espinillo)	20	Bueno	Trasplante	
7137	Morus alba (Morera blanca)	12	Bueno	Extracción	8
7138	Leucaena leucocephala (Peladera)	1	Bueno	Extracción	1
7139	Aloysia citrodora (Cedrón)	4	Bueno	Extracción	1
7140	Citrus limon (Limonero)	5	Bueno	Extracción	1
7141	Phytolacca dioica (Ombú)	60	Bueno	Extracción	211
7142	Citrus reticulata (Mandarino)	3	Bueno	Extracción	1
7143	Celtis ehrenbergiana (Tala)	10	Bueno	Trasplante	

7144	Acacia caven (Espinillo)	25	Bueno	Trasplante	
7145	Ficus elastica (Gomero)	3	Bueno	Extracción	1
7147	Phytolacca dioica (Ombú)	60	Bueno	Extracción	211
7148	Phytolacca dioica (Ombú)	60	Bueno	Extracción	211

Tabla 1 *Anexo*. Tabla completa de ejemplares en donde se observan aquellos que no se compensan (se trasplantan o se extraen pero están con estado malo, por lo tanto equivalen a 0 UCB) y los que se compensan.

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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2025-37291798-GCABA-DGEVYA

Buenos Aires, Miércoles 3 de Septiembre de 2025

Referencia: INFORME MASTERPLAN DELLEPIANE - TRAZA PRINCIPAL - TRAMO 2

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 11 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.03 17:13:13 -03:00

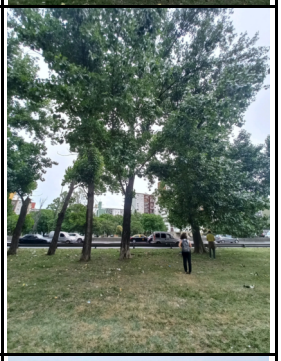
Sebastián Dieguez
Gerente Operativo
D.G. ESPACIOS VERDES Y ARBOLADO
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.03 17:13:14 -03:00

COD	ESPECIE DGEVYA		DAP	ESTADO DGEVYA	COORDENADAS		FOTO
	NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE VULGAR			LATITUD	LONGITUD	
5013	Populus deltoides	Álamo carolina	25	Regular	-34,6670292	-58,4741701	
5023	Populus deltoides	Álamo carolina	45	Bueno	-34,6667021	-58,4740224	
5025	Populus deltoides	Álamo carolina	31	Bueno	-34,666653	-58,4739958	
5026	Populus deltoides	Álamo carolina	35	Malo	-34,6665916	-58,4739875	
5027	Populus deltoides	Álamo carolina	45	Regular	-34,6665579	-58,473983	

5028	Populus deltoides	Álamo carolina	55	Bueno	-34,6665585	-58,4739498	
5029	Populus deltoides	Álamo carolina	50	Bueno	-34,6665123	-58,4739515	
5030	Populus deltoides	Álamo carolina	45	Bueno	-34,6664685	-58,4739343	
5034	Populus deltoides	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6663216	-58,4738611	
5037	Populus deltoides	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6662707	-58,4738275	

5038	Populus deltoides	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6662395	-58,4738018	
5040	Populus deltoides	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6661944	-58,4737902	
5041	*Sin identificar*	Sin identificar	40	Malo	-34,6661175	-58,4737537	
5042	Populus deltoides	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6661034	-58,4737517	
5044	Populus deltoides	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6660584	-58,4737437	

5045	Populus deltoides	Álamo carolina	45	Regular	-34,6659959	-58,4737317	
5046	Populus deltoides	Álamo carolina	30	Bueno	-34,6659721	-58,4737167	
5050	Populus deltoides	Álamo carolina	50	Bueno	-34,6659533	-58,4736857	
5051	Populus deltoides	Álamo carolina	45	Bueno	-34,6659345	-58,4736825	
5052	Populus deltoides	Álamo carolina	45	Bueno	-34,6658833	-58,4736849	

5129	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	48	Bueno	-34,6665695	-58,4744585	
5130	Populus nigra	Álamo negro	40	Malo	-34,6665496	-58,4744327	
5131	*Ficus benjamina*	Ficus	76	Bueno	-34,6665221	-58,4744226	
5133	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	41	Bueno	-34,6663771	-58,4743756	
5134	Populus nigra	Álamo negro	36	Bueno	-34,6663623	-58,474339	

5135	Populus nigra	Álamo negro	36	Regular	-34,6663329	-58,4743419	
5140	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	58	Bueno	-34,6662275	-58,4743028	
5142	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	26	Bueno	-34,6661459	-58,4742586	
5143	Populus nigra	Álamo negro	NA	Malo	-34,666085	-58,474242	
5144	Populus alba	Álamo blanco	45	Malo	-34,6660762	-58,4742097	

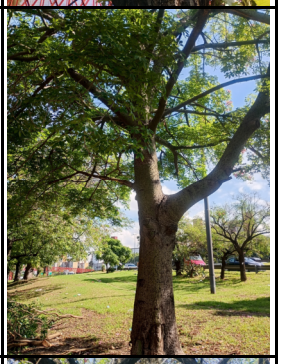
5145	Populus nigra	Álamo negro	43	Regular	-34,666038	-58,4742253	
5149	Populus nigra	Álamo negro	56	Regular	-34,6660154	-58,474204	
5150	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	91	Bueno	-34,6659793	-58,4742073	
5152	Populus nigra	Álamo negro	47	Malo	-34,665972	-58,4741521	
5153	Ligustrum lucidum	Ligustro	32	Bueno	-34,6659493	-58,4741489	

5155	Ligustrum lucidum	Ligustro	30	Malo	-34,6658687	-58,4741788	
5162	Ligustrum lucidum	Ligustro	16	Regular	-34,6650615	-58,4737947	
5184	*Washingtonia sp.*	Washingtonia	50	Bueno	-34,668035	-58,4744234	
5216	Dracaena marginata	Dracena	30	Bueno	-34,667541	-58,4752132	
5229	Populus nigra	Álamo negro	60	Bueno	-34,667288	-58,4747919	

5230	*Ficus benjamina*	Ficus	16	Bueno	-34,6672548	-58,474804	
5231	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	63	Bueno	-34,6672062	-58,4748067	
5242	*Populus deltoides*	Álamo carolina	57	Bueno	-34,6666036	-58,4744506	
5253	Dracaena marginata	Dracena	14	Bueno	-34,6675637	-58,4752783	
5274	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	89	Bueno	-34,6639753	-58,4725944	

5275	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	55	Bueno	-34,6640245	-58,4726164	
5276	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	55	Bueno	-34,6641015	-58,4726498	
5277	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	61	Bueno	-34,6641818	-58,472687	
5285	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	54	Bueno	-34,6639331	-58,4725215	
5286	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	70	Bueno	-34,663861	-58,4724861	

5293	*Populus deltoides*	Álamo carolina	29	Regular	-34,6644349	-58,4730091	
5294	*Populus deltoides*	Álamo carolina	70	Bueno	-34,6645068	-58,4730515	
5295	*Populus deltoides*	Álamo carolina	46	Bueno	-34,6645406	-58,4730481	
5296	*Populus deltoides*	Álamo carolina	56	Bueno	-34,6645996	-58,4730988	
5305	*Populus deltoides*	Álamo carolina	39	Malo	-34,66496	-58,4732769	

5306	*Populus deltoides*	Álamo carolina	54	Bueno	-34,6650139	-58,4732739	
5418	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	56	Bueno	-34,6637099	-58,4724142	
5431	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	103	Bueno	-34,6627183	-58,4722412	
5434	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	38	Bueno	-34,6624293	-58,4718808	
5435	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	68	Bueno	-34,6624025	-58,4718652	

5438	*Populus deltoides*	Álamo carolina	45	Bueno	-34,662111	-58,4718455	
5439	*Populus deltoides*	Álamo carolina	39	Malo	-34,6620729	-58,471839	
5440	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6619981	-58,4718241	
5441	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	30	Bueno	-34,6622867	-58,4718254	
5452	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6619779	-58,4718106	

5453	*Populus deltoides*	Álamo carolina	34	Bueno	-34,6619588	-58,4718081	
5456	*Populus deltoides*	Álamo carolina	55	Bueno	-34,6618849	-58,4717948	
5457	*Populus deltoides*	Álamo carolina	51	Bueno	-34,6618664	-58,4717871	
5458	*Populus deltoides*	Álamo carolina	49	Bueno	-34,6618251	-58,4717738	
5459	*Populus deltoides*	Álamo carolina	35	Bueno	-34,6616984	-58,4717554	

5460	*Populus deltoides*	Álamo carolina	44	Bueno	-34,6616906	-58,47173	
5461	*Populus deltoides*	Álamo carolina	36	Bueno	-34,6616388	-58,4717353	
5462	*Populus deltoides*	Álamo carolina	27	Bueno	-34,6616194	-58,4717191	
5463	*Populus deltoides*	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6616039	-58,4717052	
5464	*Populus deltoides*	Álamo carolina	31	Bueno	-34,6615669	-58,4716975	

5465	*Populus deltoides*	Álamo carolina	38	Bueno	-34,6615282	-58,4716658	
5466	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6615104	-58,4716827	
5467	*Populus deltoides*	Álamo carolina	44	Bueno	-34,6614582	-58,4716481	
5468	*Populus deltoides*	Álamo carolina	42	Bueno	-34,6612864	-58,4715886	
5469	*Populus deltoides*	Álamo carolina	41	Bueno	-34,6612275	-58,4715774	

5470	*Populus deltoides*	Álamo carolina	54	Regular	-34,6611918	-58,4715248	
5471	*Populus deltoides*	Álamo carolina	50	Malo	-34,6610702	-58,4714785	
5472	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6605513	-58,4712347	
5473	*Populus deltoides*	Álamo carolina	54	Bueno	-34,6605327	-58,4712282	
5475	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6600927	-58,4710345	

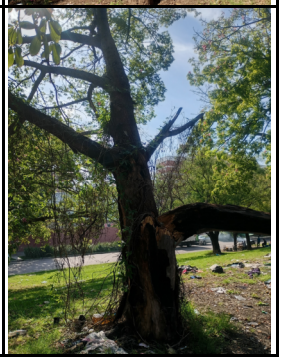
5535	*Populus deltoides*	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6602321	-58,4711071	
5536	*Populus deltoides*	Álamo carolina	35	Bueno	-34,6603994	-58,4711673	
5549	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	91	Bueno	-34,6598177	-58,4707466	
5556	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	46	Bueno	-34,6597074	-58,4707406	
5562	Populus deltoides	Álamo carolina	54	Malo	-34,6595915	-58,4707413	

5564	Populus deltoides	Álamo carolina	49	Bueno	-34,6595737	-58,4707372	
5574	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	40	Regular	-34,6594377	-58,470614	
5582	Populus deltoides	Álamo carolina	49	Bueno	-34,6595394	-58,4707564	
5585	Populus deltoides	Álamo carolina	NA	Malo	-34,6593297	-58,4706517	
5587	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	41	Malo	-34,6593743	-58,4705832	

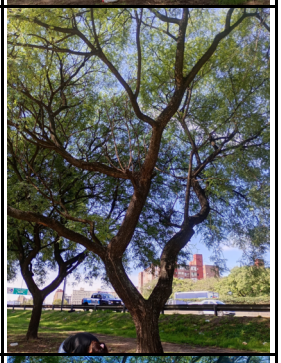
5588	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	35	Malo	-34,659349	-58,4705355	
5590	*Populus deltoides*	Álamo carolina	1	Bueno	-34,6592954	-58,470637	
5595	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	100	Bueno	-34,6592755	-58,4705005	
5598	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	92	Bueno	-34,6592576	-58,4704571	
5599	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	47	Bueno	-34,6592188	-58,4704804	

5601	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	78	Bueno	-34,6591893	-58,4704314	
5602	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	38	Bueno	-34,6591477	-58,4704444	
5603	*Populus deltoides*	Álamo carolina	57	Bueno	-34,6590802	-58,4705204	
5604	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	49	Bueno	-34,6590778	-58,4704135	
5606	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	125	Bueno	-34,6590517	-58,4703648	

5615	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	34	Bueno	-34,6630236	-58,4731381	
5620	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	53	Bueno	-34,6632458	-58,4731182	
5623	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	41	Bueno	-34,6343231	-58,4731592	
5626	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	44	Regular	-34,6635509	-58,473193	
5627	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	37	Regular	-34,6635888	-58,4731973	

5629	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	34	Bueno	-34,6636314	-58,4732003	
5630	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	126	Bueno	-34,6637284	-58,4732636	
5631	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	83	Regular	-34,6637646	-58,4732512	
5632	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	73	Malo	-34,6638008	-58,4732552	
5635	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	73	Malo	-34,6638175	-58,4733074	

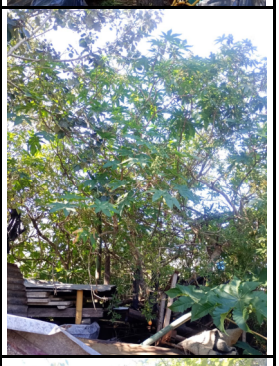
5636	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	46	Regular	-34,6638555	-58,4732812	
5637	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	47	Regular	-34,6638793	-58,4733332	
5638	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	69	Regular	-34,6639092	-58,4732984	
5639	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	41	Bueno	-34,6639626	-58,4733177	
5640	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	44	Bueno	-34,6637085	-58,4732246	

5641	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	58	Bueno	-34,6639759	-58,4733657	
5642	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	83	Bueno	-34,6640077	-58,4733372	
5655	*Tipuana tipu*	Tipa	41	Bueno	-34,6643143	-58,473504	
5656	*Tipuana tipu*	Tipa	89	Bueno	-34,664377	-58,4735284	
5657	*Tipuana tipu*	Tipa	50	Regular	-34,6644486	-58,473554	

5687	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	35	Bueno	-34,6635005	-58,4731829	
5719	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	77	Bueno	-34,6628097	-58,4727942	
5733	*Ficus benjamina*	Ficus	9	Bueno	-34,6620072	-58,4727213	
5744	*Ricinus communis*	Ricino	16	Bueno	-34,6617173	-58,4724678	
5748	*Eucaliptus globulus*	Eucaliptus medicinal	1	Bueno	-34,661655	-58,472431	

5749	*Eucaliptus globulus*	Eucaliptus medicinal	2	Bueno	-34,6616401	-58,4724197	
5750	*Phytolacca dioica*	Ombú	13	Bueno	-34,6616224	-58,4724068	
5754	Fraxinus pennsylvanica	Fresno rojo americano	5	Malo	-34,6616013	-58,4723952	
5755	*Ricinus communis*	Ricino	13	Bueno	-34,6615927	-58,4723337	
5756	*Morus alba*	Mora	41	Bueno	-34,6615391	-58,4723587	

5757	*Ricinus communis*	Ricino	24	Bueno	-34,6615581	-58,4723092	
5758	*Ricinus communis*	Ricino	4	Regular	-34,6615498	-58,4723032	
5759	*Ricinus communis*	Ricino	9	Regular	-34,6615039	-58,47228	
5760	*Ricinus communis*	Ricino	10	Bueno	-34,6614971	-58,4722771	
5761	*Ricinus communis*	Ricino	6	Bueno	-34,6614806	-58,4722595	

5762	Populus deltoides	Álamo carolina	28	Bueno	-34,6614058	-58,4722369	
5763	*Ricinus communis*	Ricino	13	Bueno	-34,6614472	-58,4722472	
5764	Populus deltoides	Álamo carolina	15	Bueno	-34,6613311	-58,4721581	
5765	Fraxinus pennsylvanica	Fresno rojo americano	3	Malo	-34,6615196	-58,4723423	
5766	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	8	Bueno	-34,6615116	-58,4723626	

5767	*Eucaliptus globulus*	Eucaliptus medicinal	18	Bueno	-34,6614742	-58,4723331	
5768	*Citrus limon*	Limonero	3	Bueno	-34,6614936	-58,4723424	
5770	*Ricinus communis*	Ricino	7	Bueno	-34,661428	-58,4722976	
5771	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	4	Bueno	-34,6614151	-58,4722921	
5772	*Enterolobium contortisiliquum*	Timbó	46	Bueno	-34,6613738	-58,4722711	

5773	Citrus reticulata	Mandarino	6	Bueno	-34,6614036	-58,4723012	
5774	*Laurel nobilis*	Laurel	13	Bueno	-34,6613903	-58,472274	
5776	*Citrus reticulata*	Mandarino	12	Bueno	-34,6613183	-58,4722253	
5777	*Annona cherimola*	Chirimoya	21	Bueno	-34,6612891	-58,4722287	
5812	*Populus deltoides*	Álamo carolina	61	Bueno	-34,6561476	-58,4693563	

5813	*Populus deltoides*	Álamo carolina	57	Bueno	-34,6561333	-58,4693811	
5814	*Populus deltoides*	Álamo carolina	70	Bueno	-34,6561072	-58,4693457	
5815	*Populus deltoides*	Álamo carolina	56	Bueno	-34,6560173	-58,4693012	
5823	*Populus deltoides*	Álamo carolina	70	Bueno	-34,6558172	-58,4692423	
5824	*Populus deltoides*	Álamo carolina	55	Bueno	-34,655774	-58,4692225	

5830	*Populus deltoides*	Álamo carolina	55	Bueno	-34,6556226	-58,4691373	
5831	*Populus deltoides*	Álamo carolina	50	Bueno	-34,6556	-58,469132	
5835	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	67	Bueno	-34,6554788	-58,4689081	
5837	*Populus deltoides*	Álamo carolina	50	Bueno	-34,6553896	-58,4689733	
5843	*Populus deltoides*	Álamo carolina	49	Bueno	-34,6552714	-58,4689694	

5844	*Populus deltoides*	Álamo carolina	46	Bueno	-34,6552536	-58,4689607	
5847	*Populus deltoides*	Álamo carolina	37	Bueno	-34,6551279	-58,4689175	
5848	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	27	Bueno	-34,6551339	-58,4688944	
5856	*Erythrina crista-galli*	Ceibo	33	Bueno	-34,6548575	-58,4686311	
5858	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	68	Bueno	-34,6547849	-58,4685992	

5893	*Eucaliptus globulus*	Eucaliptus medicinal	50	Malo	-34,6553013	-58,4695474	
5895	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	2	Bueno	-34,6553683	-58,4694447	
5896	*Populus deltoides*	Álamo carolina	52	Malo	-34,6554018	-58,4694624	
5897	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	1	Bueno	-34,6554609	-58,4694796	
5963	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	1	Bueno	-34,6555989	-58,4695405	

5964	*Populus deltoides*	Álamo carolina	22	Bueno	-34,6556178	-58,4695427	
5967	*Populus deltoides*	Álamo carolina	55	Bueno	-34,6557012	-58,4696256	
5968	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	19	Bueno	-34,6558721	-58,4696729	
5969	*Populus deltoides*	Álamo carolina	54	Bueno	-34,6559573	-58,4696803	
5971	*Populus deltoides*	Álamo carolina	12	Malo	-34,6559764	-58,4696936	

5981	*Sin identificar*	Sin identificar	NA	Malo	-34,6539981	-58,4688453	
5983	*Populus deltoides*	Álamo carolina	71	Bueno	-34,6538117	-58,468727	
5984	*Tipuana tipu*	Tipa	NA	Malo	-34,6537655	-58,468781	
5992	*Populus deltoides*	Álamo carolina	55	Malo	-34,6559977	-58,4697017	
6024	*Casuarina cunninghamiana*	Casuarina	69	Bueno	-34,6533021	-58,4684994	

6078	*Sin identificar*	Sin identificar	NA	Malo	-34,653997	-58,4688473	
6079	*Sin identificar*	Sin identificar	NA	Malo	-34,6539721	-58,4688207	
6080	*Populus deltoides*	Álamo carolina	24	Bueno	-34,6539546	-58,4688072	
6081	*Populus deltoides*	Álamo carolina	36	Bueno	-34,6539443	-58,4687998	
6082	*Populus deltoides*	Álamo carolina	26	Bueno	-34,6539299	-58,4687913	

6083	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	14	Bueno	-34,6542341	-58,4689889	
6084	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	8	Bueno	-34,6542576	-58,4689988	
6085	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	11	Bueno	-34,6542552	-58,4689626	
6086	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	16	Bueno	-34,6542334	-58,4689496	
6087	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	83	Bueno	-34,6546038	-58,4691861	

6090	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	60	Bueno	-34,6547521	-58,4693413	
6091	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	69	Bueno	-34,6548391	-58,4693417	
6092	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	104	Bueno	-34,6548703	-58,4693533	
6094	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	15	Bueno	-34,6549839	-58,469301	
6095	Fraxinus pennsylvanica	Fresno rojo americano	30	Bueno	-34,6551606	-58,4694142	

6096	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	95	Bueno	-34,6091302	-58,4694673	
6097	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	66	Bueno	-34,6551312	-58,4694922	
6104	*Populus deltoides*	Álamo carolina	36	Bueno	-34,6554401	-58,4694447	
6175	*Populus deltoides*	Álamo carolina	48	Regular	-34,6560775	-58,4697402	
6176	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	89	Bueno	-34,656373	-58,469888	

6177	*Sin identificar*	Sin identificar	46	Malo	-34,6564222	-58,4699446	
6178	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	92	Bueno	-34,6564598	-58,4699671	
6179	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	74	Bueno	-34,6565215	-58,4700044	
6180	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	25	Malo	-34,6565512	-58,4700174	
6181	*Sin identificar*	Sin identificar	57	Malo	-34,6565879	-58,4700257	

6182	*Jacaranda mimosifolia*	Jacarandá	35	Bueno	-34,6566136	-58,4700288	
6183	*Sin identificar*	Sin identificar	36	Malo	-34,656644	-58,4700503	
6184	*Populus deltoides*	Álamo carolina	30	Bueno	-34,656676	-58,4700649	
6185	*Populus deltoides*	Álamo carolina	46	Bueno	-34,6567188	-58,4700841	
6186	*Populus deltoides*	Álamo carolina	40	Bueno	-34,6567323	-58,4700926	

6187	*Sin identificar*	Sin identificar	26	Malo	-34,6567561	-58,470108	
6188	*Populus deltoides*	Álamo carolina	36	Bueno	-34,6567835	-58,4701255	
6189	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	29	Bueno	-34,6568062	-58,4701367	
6190	*Populus deltoides*	Álamo carolina	41	Bueno	-34,6568275	-58,4701442	
6191	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	10	Bueno	-34,6568088	-58,4701638	

6192	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	10	Bueno	-34,6568271	-58,4701731	
6193	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	12	Bueno	-34,6568696	-58,4701929	
6194	*Populus deltoides*	Álamo carolina	37	Bueno	-34,6568885	-58,4701906	
6195	*Ficus benjamina*	Ficus	22	Bueno	-34,6569233	-58,470204	
6196	*Populus deltoides*	Álamo carolina	52	Bueno	-34,6569545	-58,4702165	

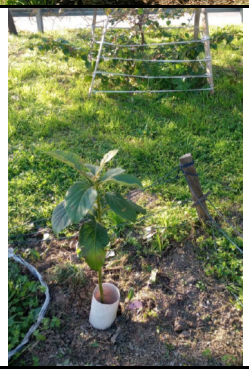
6214	*Populus deltoides*	Álamo carolina	28	Bueno	-34,6566448	-58,4701113	
6226	*Populus deltoides*	Álamo carolina	43	Bueno	-34,6556862	-58,4695449	
6238	*Broussonetia papyrifera*	Morera de papel	115	Bueno	-34,6569954	-58,4696173	
6246	*Phytolacca dioica*	Ombú	45	Bueno	-34,6568304	-58,4695724	
6249	*Phytolacca dioica*	Ombú	67	Bueno	-34,6567133	-58,4695682	

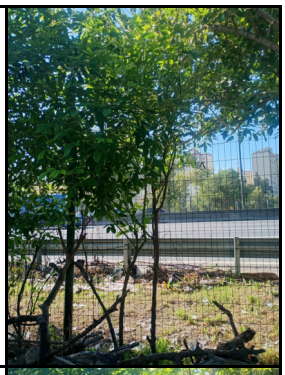
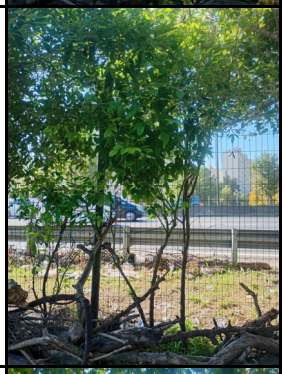
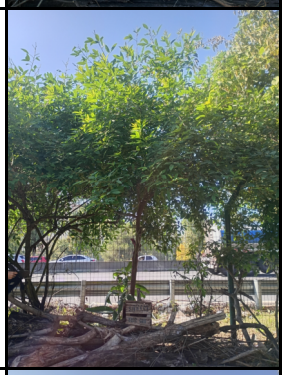
6250	*Populus deltoides*	Álamo carolina	31	Bueno	-34,6604194	-58,4712203	
6253	*Populus deltoides*	Álamo carolina	60	Bueno	-34,6564113	-58,469489	
6254	*Phytolacca dioica*	Ombú	92	Bueno	-34,656641	-58,4695404	
7014	*Populus deltoides*	Álamo carolina	43	Bueno	-34,6593977	-58,4713611	
7015	*Populus deltoides*	Álamo carolina	25	Bueno	-34,6594723	-58,4713681	

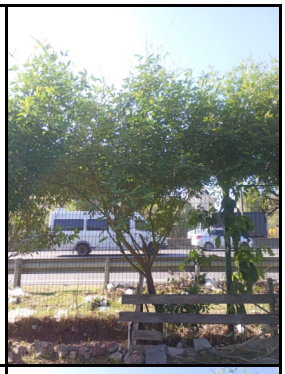
7022	*Phytolacca dioica*	Ombú	132	Bueno	-34,6591971	-58,4713629	
7059	*Populus deltoides*	Álamo carolina	33	Bueno	-34,6600368	-58,4715677	
7060	*Populus nigra*	Álamo negro	33	Bueno	-34,6600822	-58,4715853	
7061	*Ficus benjamina*	Ficus	20	Bueno	-34,6601259	-58,4716294	
7062	*Populus deltoides*	Álamo carolina	45	Regular	-34,6601397	-58,4716016	

7064	Fraxinus pennsylvanica	Fresno rojo americano	1	Bueno	-34,6601782	-58,471647	
7065	*Persea americana*	Palto	1	Malo	-34,660206	-58,4716559	
7067	*Populus deltoides*	Álamo carolina	53	Bueno	-34,6602358	-58,4716517	
7068	*Acacia caven*	Espinillo	25	Bueno	-34,6602472	-58,471686	
7069	*Persea americana*	Palto	2	Bueno	-34,6603231	-58,471692	

7070	*Persea americana*	Palto	1	Malo	-34,6603459	-58,4717013	
7071	*Persea americana*	Palto	2	Bueno	-34,660365	-58,4717092	
7072	*Persea americana*	Palto	1	Bueno	-34,6603867	-58,4717188	
7073	*Celtis ehrenbergiana*	Tala	16	Bueno	-34,6603966	-58,4717086	
7074	*Celtis ehrenbergiana*	Tala	26	Bueno	-34,6604109	-58,4717363	

7075	*Acacia caven*	Espinillo	9	Bueno	-34,6604324	-58,471716	
7078	*Prosopis alba*	Tacú	29	Bueno	-34,660475	-58,4717395	
7080	*Ceiba speciosa*	Palo borracho	16	Bueno	-34,6604779	-58,4717942	
7081	*Persea americana*	Palto	8	Bueno	-34,6604544	-58,4717843	
7082	Persea americana	Palto	5	Bueno	-34,6604332	-58,4717762	

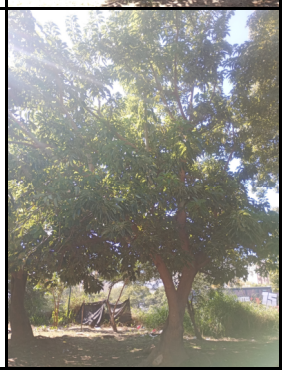
7118	Cajanus cajana	Gandul	4	Bueno	-34,6611939	-58,4720726	
7119	Cajanus cajana	Gandul	6	Bueno	-34,661191	-58,4720716	
7120	Cajanus cajana	Gandul	6	Bueno	-34,6611829	-58,4720678	
7121	Cajanus cajana	Gandul	7	Bueno	-34,6611745	-58,4720617	
7122	Cajanus cajana	Gandul	31	Bueno	-34,6611631	-58,4720586	

7123	Cajanus cajana	Gandul	20	Bueno	-34,6611461	-58,4720491	
7124	Cajanus cajana	Gandul	13	Bueno	-34,6611294	-58,4720374	
7125	*Citrus limon*	Limonero	6	Bueno	-34,661116	-58,4720315	
7126	*Persea americana*	Palto	2	Bueno	-34,6610456	-58,4720129	
7127	*Schinus molle*	Aguaribay	35	Bueno	-34,6610157	-58,4720007	

7128	Schinis longuifolia	Molle	5	Bueno	-34,6609759	-58,4719915	
7129	*Acacia caven*	Espinillo	21	Bueno	-34,6609788	-58,471972	
7130	*Eucaliptus globulus*	Eucalipto medicinal	4	Bueno	-34,660955	-58,4719933	
7131	*Acacia caven*	Espinillo	11	Bueno	-34,6609441	-58,471951	
7132	*Handroanthus impetiginosus*	Lapacho	72	Bueno	-34,6608626	-58,4719559	

7133	Celtis ehrenbergiana	Tala	13	Bueno	-34,660802	-58,4719021	
7134	Celtis ehrenbergiana	Tala	14	Bueno	-34,66077	-58,4718718	
7135	Morus alba	Mora	11	Bueno	-34,6607413	-58,4718548	
7136	*Acacia caven*	Espinillo	21	Bueno	-34,6606873	-58,4718283	
7137	Morus alba	Mora	18	Bueno	-34,6606441	-58,4718053	

7138	Leucaena leucocephala	Peladera	2	Bueno	-34,6606179	-58,4718122	
7139	*Aloysia citradora*	Cedrón	3	Bueno	-34,6606043	-58,4717886	
7140	Citrus limon	Limonero	4	Bueno	-34,6605861	-58,4718	
7141	*Phytolacca dioica*	Ombú	97	Bueno	-34,6605554	-58,4717915	
7142	*Citrus reticulata*	Mandarino	3	Bueno	-34,6605309	-58,4717792	

7143	*Celtis ehrenbergiana*	Tala	10	Bueno	-34,6605154	-58,4717623	
7144	*Acacia caven*	Espinillo	6	Bueno	-34,6609586	-58,4719678	
7145	*Ficus elastica*	Gomero	2	Bueno	-34,6609545	-58,4719933	
7147	*Phytolacca dioica*	Ombú	55	Bueno	-34,6607556	-58,4719234	
7148	*Phytolacca dioica*	Ombú	54	Bueno	-34,6607996	-58,4719441	

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-32809409-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Viernes 17 de Julio de 2026

Referencia: MPD-A-AM-LI-005- Estado Arbolado-B

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 57 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.17 18:03:26 -03:00

Leonardo Mladenic
Jefe de Departamento
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.17 18:03:38 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-33416627-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Miércoles 22 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25533110-GCABA-DGCCN

De mi mayor consideración:

Que, a fin de ordenar la documentación vinculada al presente expediente, vengo a informar que los Informes Gráficos incorporados bajo los números de orden 17, 18, 19 y 20 constituyen documentación complementaria del informe elaborado por la Dirección de Infraestructura y Proyectos de Autopistas Urbanas S.A, suscripto por Claudio Rimauro, obrante como archivo de trabajo. En tal sentido, se deja expresamente aclarado que los referidos IF complementan la respuesta brindada al punto f) de la Resolución 141/26.
Asimismo, con relación al punto d) de la Resolución 141/26, se hace saber que existe una causa judicial respecto del asunto motivo del referido punto, radicada en el Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo y Tributario N.º 24, Secretaría N° 47, bajo la carátula “OTERO LUCIANA Y OTROS c/ GCBA Y OTROS s/ AMPARO – AMBIENTAL" (Expte. N.º 28670/2025), la cual se encuentra disponible para ser vista de manera pública.

Sin más que agregar, saludo a Ud. atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.22 14:06:46 -03:00

Anabella Mancini
Jefe de Departamento
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.22 14:06:48 -03:00

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

Número: NO-2025-41197197-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Jueves 25 de Septiembre de 2025

Referencia: Remite Informe

A: Agustin Luzzi (DGDLC), Martin Alejandro Protti (DGDLC),

Con Copia A: CRISTIAN HORMAZABAL MACIA (AUSA),

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente se acompaña como archivo de trabajo informe elaborado por la Dirección de Proyectos e Infraestructura de Autopistas Urbanas S.A., con la finalidad de contestar el traslado ordenado en el marco del expediente judicial caratulado **“OTERO LUCIANA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - AMBIENTAL” (Expte. Nº 28670/2025).**

Sin otro particular, saluda atte.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.25 16:41:26 -03:00

Leonardo Mladenic
Jefe de Departamento
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.25 16:41:25 -03:00

En referencia a la Actuación recibida respondemos sobre los puntos que tenemos intervención desde obra:

I.c. Se requiere se brinde el número final de ejemplares a incorporar en el marco de la compensación de los árboles extraídos en la mencionada traza.

Tal como se indica la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en función al arbolado afectado por la ejecución de las obras, brinda tres alternativas de compensación que se incluyen para su conocimiento en las tablas a continuación para cada obra respectiva. En el marco del proyecto del Parque Lineal, AUSA ejecutará un contrato integral que incluye plantaciones masivas sobre los espacios verdes que se encuentran a los costados de la autopista Dellepiane. Dichas tareas incluyen la provisión de árboles, tutores y barreras antihormigas, así como las tareas de plantación y mantenimiento durante un período de 12 meses. Cabe mencionar que dicho contrato prevé además la plantación de arbustos, herbáceas y gramíneas que no se consideran dentro de las compensaciones calculadas, pero que tienen un rol fundamental en la generación de hábitat y refugio para la biodiversidad urbana.

Si bien aún no está definida la alternativa a aplicar, una vez definida ésta, será informada.

Finalmente, una vez realizados los trabajos, AUSA declarará las cantidades que fueron plantadas y que serán posteriormente mantenidas durante un período de 12 meses.

Opciones		Tamaño de los ejemplares (centímetros de circunferencia)			
		12-16 c.c.	16-18 c.c.	18-24 c.c.	24-28 c.c.
A	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas	12662	6331	4221	3166
B	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación	4221	2110	1407	1055
C	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación - Mantenimiento por 12 meses	1266	633	422	317

Tabla 1. Alternativas de compensación para la obra de Traza Principal Tramo 1 (IF-2025-27411007-GCABA-DGEVYA).

Opciones		Tamaño de los ejemplares (centímetros de circunferencia)			
		12-16 c.c.	16-18 c.c.	18-24 c.c.	24-28 c.c.
A	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas	18700	9350	6233	4675
B	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación	6233	3117	2078	1558
C	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación - Mantenimiento por 12 meses	1870	935	623	468

Tabla 2. Alternativas de compensación para la obra de Traza Principal Tramo 2 (IF-2025-31891736-GCABA-DGEVYA).

I.d. Respecto de la revisión del sistema digital "AUSAMAPS" de la aplicación KOBOTOOLBOX, se identifica la falta de carga de información de arbolado correspondiente a la Traza Principal, particularmente sobre la Av. Dellepiane Norte entre las calles Av. Escalada y Homero, por lo que se requiere su carga en el registro.

A la fecha no ha existido afectación de arbolado en la zona mencionada. Toda la afectación se encuentra volcada en la plataforma mencionada, por lo que la misma se halla completamente actualizada.

Se recuerda que la plataforma AUSAMAPS únicamente cuenta con el respaldo de las tareas ya ejecutadas, por lo que no posee información proyectada de intervenciones futuras.

Claudio Rimauro

Firmado digitalmente por Claudio Rimauro
Fecha: 2025.09.25 16:28:44 -03'00'

En referencia a la Actuación recibida respondemos sobre los puntos que tenemos intervención desde obra:

I.c. Se requiere se brinde el número final de ejemplares a incorporar en el marco de la compensación de los árboles extraídos en la mencionada traza.

Tal como se indica la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en función al arbolado afectado por la ejecución de las obras, brinda tres alternativas de compensación que se incluyen para su conocimiento en las tablas a continuación para cada obra respectiva. En el marco del proyecto del Parque Lineal, AUSA ejecutará un contrato integral que incluye plantaciones masivas sobre los espacios verdes que se encuentran a los costados de la autopista Dellepiane. Dichas tareas incluyen la provisión de árboles, tutores y barreras antihormigas, así como las tareas de plantación y mantenimiento durante un período de 12 meses. Cabe mencionar que dicho contrato prevé además la plantación de arbustos, herbáceas y gramíneas que no se consideran dentro de las compensaciones calculadas, pero que tienen un rol fundamental en la generación de hábitat y refugio para la biodiversidad urbana.

Si bien aún no está definida la alternativa a aplicar, una vez definida ésta, será informada.

Finalmente, una vez realizados los trabajos, AUSA declarará las cantidades que fueron plantadas y que serán posteriormente mantenidas durante un período de 12 meses.

Opciones		Tamaño de los ejemplares (centímetros de circunferencia)			
		12-16 c.c.	16-18 c.c.	18-24 c.c.	24-28 c.c.
A	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas	12662	6331	4221	3166
B	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación	4221	2110	1407	1055
C	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación - Mantenimiento por 12 meses	1266	633	422	317

Tabla 1. Alternativas de compensación para la obra de Traza Principal Tramo 1 (IF-2025-27411007-GCABA-DGEVYA).

Opciones		Tamaño de los ejemplares (centímetros de circunferencia)			
		12-16 c.c.	16-18 c.c.	18-24 c.c.	24-28 c.c.
A	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas	18700	9350	6233	4675
B	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación	6233	3117	2078	1558
C	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas - Plantación - Mantenimiento por 12 meses	1870	935	623	468

Tabla 2. Alternativas de compensación para la obra de Traza Principal Tramo 2 (IF-2025-31891736-GCABA-DGEVYA).

I.d. Respecto de la revisión del sistema digital "AUSAMAPS" de la aplicación KOBOTOOLBOX, se identifica la falta de carga de información de arbolado correspondiente a la Traza Principal, particularmente sobre la Av. Dellepiane Norte entre las calles Av. Escalada y Homero, por lo que se requiere su carga en el registro.

A la fecha no ha existido afectación de arbolado en la zona mencionada. Toda la afectación se encuentra volcada en la plataforma mencionada, por lo que la misma se halla completamente actualizada.

Se recuerda que la plataforma AUSAMAPS únicamente cuenta con el respaldo de las tareas ya ejecutadas, por lo que no posee información proyectada de intervenciones futuras.

Claudio Rimauro

Firmado digitalmente por Claudio Rimauro
Fecha: 2025.09.25 16:28:44 -03'00'

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-33451150-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Miércoles 22 de Julio de 2026

Referencia: ARBOLADO - “OTERO LUCIANA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - AMBIENTAL” (Expte. Nº 28670/2025).

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 2 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.22 15:52:35 -03:00

Anabella Mancini
Jefe de Departamento
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.22 15:52:36 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-33460372-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Miércoles 22 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25533110- -GCABA-DGCCN - s/ Resolución 141/26

DIRECCIÓN GENERAL COORDINACIÓN Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Director General de la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal del Ministerio de Movilidad e Infraestructura a los efectos de remitir las respuestas correspondientes a la Resolución de Legislatura 141/26.

A tal efecto, habiendo tomado intervención Autopistas Urbanas S.A., se informa que las respuestas a la Resolución 141/26 se encuentran:

- Informe DELLEPIANE - Resolución 141 Respuestas - Rev.02, adjuntado como archivo de trabajo.
- IF-2025-37290672-GCABA-DGEVYA a orden 17.
- IF-2026-32808634-GCABA-AUSA a orden 18.
- IF-2025-37291798-GCABA-DGEVYA a orden 19.
- IF-2026-32809409-GCABA-AUSA a orden 20.
- IF-2026-33416627-GCABA-AUSA a orden 24
- NO-2025-41197197-GCABA-AUSA a orden 11.
- IF-2026-33451150-GCABA-AUSA a orden 26.

Se aclara, que la información obrante a orden 17, 18, 19 y 20 corresponde a los links del Informe DELLEPIANE adjunto como documento de trabajo; y el informe obrante a orden 26 es complementario de la Nota NO-2025-41197197-GCABA-AUSA acompañada a el orden 11.-

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.22 16:27:54 -03:00

FERNANDO CODINO
Director General
D.G. TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.22 16:27:55 -03:00

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 141/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, dentro de los 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado "Master Plan Autopista Parque Dellepiane":

a) Indique el acto administrativo que dispuso la aprobación integral del proyecto o, en su defecto, el conjunto de actos administrativos que habilitan su ejecución, detallando su encuadre jurídico y jerarquía normativa.
b) Precise el régimen jurídico bajo el cual se ejecuta la obra y el alcance de las facultades ejercidas por los sujetos intervinientes.
c) Indique si la intervención implica cambio de zonificación, desafectación de bienes del dominio público, alteración del carácter de áreas zonificadas como Urbanización Parque (UP) o cualquier modificación de usos del suelo, detallando los criterios técnicos y normativos adoptados.
d) Remita la documentación técnica del proyecto e informe, mediante un cuadro comparativo la situación previa y la proyectada, las superficies: total intervenida, la correspondiente a Urbanización Parque (UP), la destinada a uso vial, la absorbente y no absorbente.
e) Indique las modificaciones sustanciales introducidas respecto de la situación preexistente y las compensaciones urbanísticas o ambientales previstas.
f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.
g) Indique si la Declaración de Impacto Ambiental vigente contempla la totalidad de las intervenciones en ejecución, precisando si existen diferencias entre el proyecto evaluado y el efectivamente ejecutado, e indique si se realizaron actualizaciones o reevaluaciones del estudio ambiental y sus fundamentos.
h) Indique si el proyecto fue evaluado y aprobado de manera integral o mediante componentes, etapas o tramos diferenciados, precisando en este último caso su encuadre administrativo.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 14:29:07
Director de Despacho Parlamentario

INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:13 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:15 -03:00

Expte. 912-D-26-.

NOTA Nº 311 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 141 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:28/05/2026 17:00:16
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:28/05/2026 16:27:03
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-25535143-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-2026 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:41 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:43 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-25548229-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2026-25537046-GCABA-DGCCN - Res 141/2026 - Informes vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”

VICEJEFATURA DE GOBIERNO - AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° **141/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **15/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su repartición para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 13/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su repartición, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente,

Se informa que la presente Resolución ha sido remitida, asimismo, al Ministerio de Movilidad e Infraestructura, a la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano (Jefatura de Gabinete de Ministros), y a la

Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadanao), a los fines de su debida intervención y respuesta. Recibidas las respuestas del área interviniente, esta Gerencia Operativa procederá a consolidar la información y respuestas recibidas a fin de remitir lo actuado a la Legislatura de la CABA.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:05:32 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:05:34 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-25773031-GCABA-DGTALAVJG

Buenos Aires, Lunes 1 de Junio de 2026

Referencia: S/ EX-2026-25537046- -GCABA-DGCCN - RESOLUCIÓN 141/2026

A: NATASHA PEREZ (APRA), Mariela Gomez (APRA),

Con Copia A: Agustina Roel Peña (DGTALAVJG),

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en el marco del expediente de referencia, por el cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por medio de la Resolución 141/2026.

Atento a ello, se remite como archivo adjunto la referida resolución para su intervención.

El plazo para contestar es de 30 días hábiles, siendo el vencimiento el día 15/07/2026. Igualmente, se solicita dar respuesta a la Gerencia Operativa de Asuntos Legislativos antes del día 13/07/2026, a fin de dar respuesta al pedido en cuestión.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 10:31:37 -03:00

Camilo Ezequiel Carena
Subgerente Operativo
D.G.TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL AVJG
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 10:31:37 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-31920980-GCABA-APRA

Buenos Aires, Lunes 13 de Julio de 2026

Referencia: C/ Expediente Electrónico N° 25537046-GCABA-DGCCN/26 S/ Respuesta a Nota N° NO-2026-25773031-GCABA-DGTALAVJG Requerimiento N° 141/2026 Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

A: Camilo Ezequiel Carena (DGTALAVJG),

Con Copia A: Mariela Gomez (APRA), Renzo Morosi (APRA), Maria Lorena Escobedo (UAIAPRA), Sergio Jovany Ramos Aruquipa (APRA), Daniela Gurrieri (APRA), Fernando Scarpello (APRA), FLORENCIA WEXLER (APRA),

---

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en referencia al requerimiento proveniente de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Resolución N° 141/2026 , que fuera remitido a esta Agencia de Protección Ambiental mediante Nota N° NO-2026-25773031-GCABA-DGTALAVJG.

Se remite como archivo de trabajo Informe N° IF-2026-31919442-GCABA-APRA, a fin de dar respuesta a lo requerido, en virtud de las misiones y funciones asignadas a esta Agencia por Resolución N° 239-GCABA-APRA/25.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 16:25:00 -03:00

NATASHA PEREZ
Asesor legal
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 16:25:01 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31919442-GCABA-APRA

Buenos Aires, Lunes 13 de Julio de 2026

Referencia: C/ Expediente Electrónico N° 25537046-GCABA-DGCCN/26 S/ Respuesta a Nota N° NO-2026-25773031-GCABA-DGTALAVJG Requerimiento N° 141/2026 Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

---

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Gerente Operativo de Asuntos Jurídicos de esta Agencia de Protección Ambiental, en el marco de un Requerimiento proveniente de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - RESOLUCIÓN N° 141/2026 que fuera remitida a esta instancia mediante Nota N° 25773031-GCABA-DGTALAVJG/26.

En ese sentido, se remite lo informado en el marco de las misiones y funciones que le fueran asignadas por Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, por la Dirección General de EvaluaciónAmbiental mediante Nota N° 31887514 -GCABA-DGEVA/26, CE-2024-32150912-GCABA-DGEVA, RE-2024-28081992-GCABA-DGEVA, I F-2026-31123383-GCABA-APRA, RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA, RE-2024-28081924-GCABA-DGEVA , RE-2024-28081889-GCABA-DGEVA, RE-2024-28081815-GCABA-DGEVA, RE-2024-28081844-GCABA-D GEVA, RE-2024-28081791-GCABA-DGEVA, RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, IF-2024-36594797-GCA BA-DGEVA, IF-2024-46764547-GCABA-APRA, que se adjuntan al presente como archivos embebidos.

Cordialmente,

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 16:19:42 -03:00

Mariela Gomez
Gerente Operativo
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 16:19:49 -03:00

Buenos Aires, AGOSTO de 2024

AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN TÉCNICA

Motivo: s/ Tramitación Certificado de Aptitud Ambiental. Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane. AUTOPISTAS URBANAS S.A. **EX-2024-27337047-GCABA-DGEVA**

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a esa Dirección General con relación al Expte. de referencia, a fin de dar respuesta a la Cédula de Notificación **NO-2024-30091077-GCABA-DGEVA**, de acuerdo con las observaciones realizados a través del **IF-2024-30073846-GCABA-DGEVA**.

1. Se adjuntan Solicitud de Trámite y Formulario de Categorización - Anexo VII rectificados de acuerdo a lo observado.

2. De acuerdo al Cronograma de Obra presentado en el **Anexo 14 del EsIA** (RE-2024-28082010-GCABA-DGEVA) se diferencian las acciones de obra sobre la traza principal en dos tramos con la siguiente extensión:

   - **Traza Principal tramo 1**: desde Av. Gral. Paz (progresiva 0+200) hasta calle Pola (progresiva 2+100).

   - Traza Principal tramo 2: desde calle Pola (Progresiva 2+100) hasta Peaje Dellepiane (progresiva 5+000).

4. Una vez ejecutada la obra, el "Parque Lineal Dellepiane" contará con una superficie total de 162.000m2, generándose una reducción de un 25% respecto a la situación original. Si bien el proyecto contará con una superficie verde menor respecto a la actual, las obras viales proyectadas comprenden el tendido de infraestructura hidráulica adecuada para la captación y evacuación de las aguas de origen pluvial, evitando posibles anegamientos aún en condiciones climáticas adversas.

   Es importante destacar que el proyecto Master Plan AU Parque Dellepiane prevé un diseño del espacio público y del paisaje que incluye la formalización de distintos los usos que actualmente existen y la incorporación de nuevos espacios recreativos de acceso público con áreas de juegos infantiles, sectores de calistenia, espacios culturales, áreas gastronómicas y sectores de descanso y reunión. Asimismo, se contempla la parquización de todas las áreas verdes con especies nativas, acompañando los distintos usos propuestos y la ejecución de sectores con especies representativas del “ecosistema del talar” y del “monte ribereño” con el fin de promover la biodiversidad y los servicios ecosistémicos que esta trae aparejados, tales como la regulación hídrica y reducción del efecto de isla de calor, entre otros.

   Cabe mencionar que el Gobierno de la Ciudad tiene previstas obras para la Cuenca del A° Cildáñez en el marco del Plan Director de Obras Hídricas. Dichas obras serán

complementarias al Master Plan. Una de las obras proyectadas es el Ramal Zelarrayán, la cual tiene como objetivo aliviar las inundaciones en la zona comprendida entre las calles Aquino, Av. Argentina, Dellepiane y Av. Escalada, incrementando la capacidad de conducción. Se tiene previsto incorporar sumideros adicionales a los existentes y conectar los sumideros existentes sobre la colectora sur de la AU Dellepiane al nuevo conducto.

5. En coincidencia con el área verde entre la Colectora Norte y el trazado principal actual de la AU Dellepiane, en el tramo comprendido entre las calles Larraya y Fonrouge, existen instalaciones de carácter temporal utilizadas para funcionamiento de obrador por la empresa constructora TECMA S.A. Habiendo concluido ya los trabajos, dicha empresa se comprometió a realizar el desmantelamiento y retiro de las mismas antes que AUSA dé inicio a las obras asociadas al Proyecto en evaluación.

6. Antes del inicio de las tareas de demolición / remoción de instalaciones e infraestructuras existentes para dar paso a la ejecución de las obras, se realizará el relevamiento y elaboración del informe que dé cuenta sobre la potencial presencia de material sospechado de contener asbestos, conforme a lo establecido por la Resolución Nº550/11 de la Superintendencia de Riesgos de Trabajo de la Nación o la norma que en ese momento la reemplace y, de corresponder, se seguirán los procedimientos prescriptos por la normativa para su análisis y retiro si fuera el caso.

Se informa que quedan pendientes de respuesta las preguntas 3 y 7 del **IF-2024-30073846-GCABA-DGEVA,** las cuales serán respondidas a la brevedad. Asimismo, AUSA se declara informada de las intervenciones a otras áreas de gobierno.

Para finalizar y en función de la solicitud de firma del estudio de impacto ambiental *("se recuerda que tanto el Estudio de Impacto Ambiental, como la Solicitud de Tramite y su correspondiente Formulario de Categorización Anexo VII, deben estar suscriptos por el Profesional Interviniente y el Titular del proyecto."),* quienes suscriben esta nota ratifican los contenidos de dicho documento en sus respectivos roles de apoderado del titular de proyecto y profesional interviniente.

Toda la información incorporada en esta nota es fiel a las definiciones proyectuales informadas por el Titular de Proyecto, y a la interpretación técnica del profesional interviniente.

Sin otro particular y agradeciendo desde ya su gestión para prosecución del trámite, saludan a Uds. muy atentamente.





Arq. Diego Ficalora

Apoderado AUSA

Titular de proyecto

Arq. Roberto Fèvre

Mg. en Gestión Ambiental

Profesional Interviniente

APrA Agencia de Protección Ambiental

Código Seguridad
1Y2D

Buenos Aires Ciudad

SOLICITUD DE TRAMITE Nº 273755
para tipo de trámite: Con Relevante Efecto

miércoles, 12 de junio de 2024

Area según Cur: 3

Datos de la Ubicación

Sección: Manzana: Parcela:

Domicilio: AUTOPISTA DELLEPIANE LUIS TTE. GRAL. 3700 (Lat: -34° 41' 12" Long: -58° 29' 7") - (Lat: -34° 38' 50" Long: -58° 2' 45")

Inmueble Catalogado: No

Observaciones: Mixtura 1 y Mixtura 2

Plantas a habilitar: PB

Actividades

Código	Descripción	Tipo de Actividad	Tipo	Superficie
OPyES1	Autopistas, autovías y líneas de ferrocarril y subterráneas y sus estaciones.	OBRAS PÚBLICAS Y/O DE SERVICIOS	C.R.E.	634730,00
PVESP	Puesta en Valor de Espacios Recreativos y/o Espacios Verdes	OBRAS PÚBLICAS Y/O DE SERVICIOS	S.R.E. c/C	162000,00
CE	Carriles Exclusivos	OBRAS PÚBLICAS Y/O DE SERVICIOS	S.R.E. c/C	45047,00

Titulares

Razon Social: AUTOPISTAS URBANAS S A

Tipo de Sociedad: Sociedad Anónima

Email: cfrugoni@ausa.com.ar

Domicilio: PIEDRAS 1260 1 A

Localidad: CABA

C.U.I.T: 30574876474

Ingresos Brutos: (Exento)

Teléfono/s: 1143632872

Provincia: Ciudad Autónoma de Bs. As.

Firmantes

Firmante de: AUTOPISTAS URBANAS S A

Apellido/s: FICALORA

Tipo y Nº de Documento: DNI 30401594

Nombre/s: DIEGO TOMAS

Carácter Legal: Representante Legal

Profesional

Apellido/s y Nombres: FEVRE, ROBERTO MARIO

C.U.I.T.: 20115742311

Email: robertof@trecc.com.ar

Matrícula Nro.: 17293

Registro Número: RL-2023-27801002-GCABA-DGEVA

Preguntas Wizard

Pregunta	Respuesta
¿El proyecto contempla la ejecución de obras?	SI
¿Qué tipo de obra es?	Obra Mayor

SOLICITUD DE TRAMITE Nº 273755
para tipo de trámite: Con Relevante Efecto

¿Posee tanque/s de combustible subterráneo?	NO
¿Posee tanque/s de combustible aéreos?	NO
¿Posee habilitación?	NO
¿El proyecto contempla el desarrollo de las actividades (destino obra)?	SI

ANEXO VII

FORMULARIO DE CATEGORIZACION DE IMPACTO AMBIENTAL OBRAS O USOS C.R.E.

Ley N° 123 y normativa complementaria

Dirección: AUTOPISTA DELLEPIANE LUIS TTE. GRAL. 3700 (Lat: -34° 41' 12" Long: -58° 29' 7") - (Lat: -34° 38' 50" Long: -58° 2' 45")

Plantas: PB

Observaciones: Mixtura 1 y Mixtura 2 Área de intervención conformada por polígono P01-P38 (Anexo. En coordenadas POSGAR 07- CABA)

Circunscripción: **Sección:** **Manzana:** **Parcela:**

Area según CUR: 3

Profesional: FEVRE, ROBERTO MARIO

Titular de la Actividad: AUTOPISTAS URBANAS S A

C.U.I.T.: 30574876474

Teléfono: 1143632872 **Teléfono Móvil:**

Email: cfrugoni@ausa.com.ar

Superficie: 634730.00 m2.

Autorización de localización

Número del acto administrativo: 223 **Fecha del acto administrativo:** 23/04/2024

Tipo de acto administrativo:: Resolución **Autoridad emisora del acto administrativo:** Dirección General de Evaluación Ambiental

Obra / Uso:

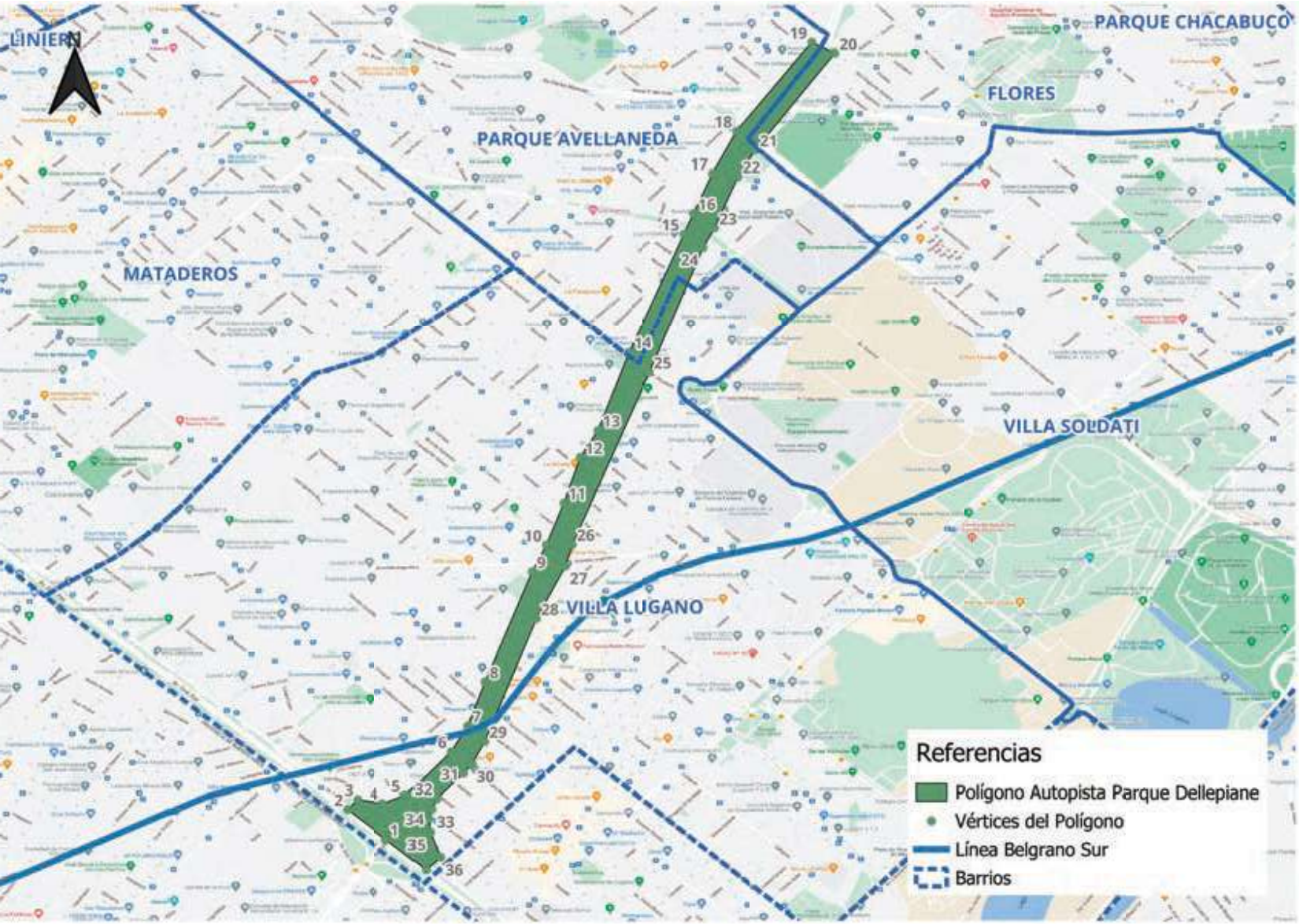
OPyES1	AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y LÍNEAS DE FERROCARRIL Y SUBTERRÁNEAS Y SUS ESTACIONES	634.730,00 m2
PVESP	PUESTA EN VALOR DE ESPACIOS RECREATIVOS Y/O ESPACIOS VERDES	162.000,00 m2
CE	CARRILES EXCLUSIVOS	45.947,00 m2

Declaramos bajo juramento que la Obra o Uso resulta: Con Relevante Efecto de acuerdo con la Ley N° 123 y normativa complementaria.

Firma del Titular de la Actividad	**Firma del Profesional**
Aclaración:	**Profesional:** FEVRE, ROBERTO MARIO
Personería: Jurídica	**Título:** Arquitecto
Documento: 30 [illegible]	**Matrícula y/o Doc.:** 17293 / DNI 11674231
Domicilio constituido: PIEDRAS 1260 1 A	**Domicilio constituido:** SAN MARTIN 50 1° "22"

Nro. de trámite: 273755 Código de Seguridad: 1Y2D Nro. Acta: AN048

CE-2024-32150912-GCABA-DGEVA



Puntos	Coordenadas POSGAR 07 CABA	
	X	Y
1	17.989,080	63.622,252
2	17.807,004	63.786,197
3	17.854,275	63.840,607
4	17.973,596	63.821,763
5	18.078,361	63.866,279
6	18.286,450	64.108,668
7	18.361,680	64.251,619
8	18.442,503	64.497,844
9	18.663,694	65.121,485
10	18.728,784	65.270,970
11	18.809,407	65.504,116
12	18.885,308	65.756,148
13	18.966,281	65.906,209
14	19.111,684	66.344,818
15	19.363,857	67.008,778
16	19.407,373	67.124,254
17	19.495,882	67.347,532
18	19.606,556	67.581,807
19	19.954,397	68.080,761
20	20.060,073	68.018,322
21	19.692,769	67.477,294
22	19.612,870	67.329,492
23	19.505,027	67.043,585
24	19.451,936	66.933,946
25	19.203,716	66.228,416
26	18.848,201	65.273,752
27	18.816,550	65.153,283
28	18.682,790	64.860,815
29	18.440,215	64.165,823
30	18.381,907	64.040,675
31	18.342,736	63.989,297
32	18.220,744	63.849,311
33	18.197,928	63.790,951
34	18.182,800	63.741,507
35	18.190,439	63.662,587
36	18.237,834	63.523,743
37	18.171,994	63.453,228
38	17.989,080	63.622,252

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Documento Firma mixta

Número: CE-2024-32150912-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Lunes 26 de Agosto de 2024

Referencia: Documentación Complementaria (Nro. de archivo 5007410)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 6 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.08.26 15:50:03 -03:00

GUADALUPE LUCIA BOSIO
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.08.26 15:50:02 -03:00

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

2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Informe

Número: IF-2024-36594797-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 26 de Septiembre de 2024

Referencia: S/CAA EX-2024-27337047- -GCABA-DGEVA "Master Plan Autopista Parque Dellepiane".

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Por Expediente Electrónico N° EX-2024-27337047- -GCABA-DGEVA se tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto: **"Master Plan Autopista Parque Dellepiane": Readecuación de traza principal de la Autopista, Carriles Exclusivos APP, Nuevos tramos de colectoras Norte y Sur, refuncionalización de accesos, Ampliación de puente ferroviario Belgrano Sur, Ampliación de Puente Carretero Rio Negro, Parque lineal.** Rubros según normativa: **"OPyES1 – Autopistas, autovías y líneas de ferrocarril y subterráneas y sus estaciones. / PVESP - Puesta en Valor de Espacios Recreativos y/o Espacios Verdes / CE - Carriles Exclusivos"**, a desarrollarse sobre la traza de la Autopista Dellepiane abarcando desde su cruce sobre la Av. Gral. Paz hasta el Peaje Dellepiane, en la conexión de la traza con las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno (Área según CUR 1 y 2). Polígono delimitado por las coordenadas POSGAR07 GCABA según Informe N° IF-2024-20352635-GCABA-DGEVA, con una superficie de 634.730,00m^2 bajo la titularidad de **AUTOPISTAS URBANAS S.A.**

Para la elaboración del presente informe técnico se utilizó la Solicitud de Tramite N° 273.755 y el Formulario de Categorización conforme Anexo VII, adjuntos mediante Informe N° IF-2024-35606572-GCABA-DGEVA, páginas 12 y 13.

De igual forma, se presenta en el marco del expediente de referencia, el Documento de Divulgación que forma parte del Manifiesto de Impacto Ambiental del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane. El documento se adecua y responde a lo establecido por la Resolución 288-APRA-2023 para proyectos categorizados como Con Relevante Efecto - C.R.E. por la normativa vigente (Informe N° IF-2024-28736596-GCABA-AUSA).

La documentación aquí evaluada fue presentada por el profesional interviniente y apoderado de AUSA, Arq. Roberto Fèvre y el Arq. Diego Ficalora, respectivamente.

1. ANTECEDENTES

De acuerdo a lo que surge de lo presentado en los actuados, a través la Ley N° 3060, promulgada en junio de 2009, se otorga la concesión de obra pública de la Red de Autopistas y vías interconectadas de la Ciudad de Buenos Aires a la empresa Autopistas Urbanas S.A. – AUSA. En su Artículo 2°, la Ley, establece los objetos de la concesión, entre los que se encuentra la ejecución de las obras públicas viales aprobadas por la Autoridad de Aplicación.

Del mismo modo, por Artículo 7º se designa al Ministerio de Desarrollo Urbano (Ley de Ministerios Nº6.684) o, el organismo que lo reemplace en el futuro, como la Autoridad de Aplicación de la concesión de obra pública otorgada, estando facultada para reglamentar la concesión, definir el plan de obras e inversiones, efectuar los ajustes que permitan la efectiva concreción de las obras y dictar las normas complementarias que fueran menester.

En este sentido, a través del Decreto N° 387/23 y sus modificatorios, se aprobó la nueva estructura orgánica funcional del Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, designa al actual Ministerio de Infraestructura, para asumir las funciones anteriormente a cargo del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte como Autoridad de Aplicación de la concesión otorgada a Autopistas Urbanas S.A.

En concordancia con lo mencionado, por Resolución N° RESOL-2024-223-GCABA-MIGC, el Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires encomendó a Autopistas Urbanas S.A. la ejecución de obras concernientes a este proyecto.

2. DESCRIPCION DEL PROYECTO

Objetivos

Según se expone en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA) el Máster Plan Autopista Parque Dellepiane está enmarcado en el Plan de Movilidad Sustentable 2030 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual tiene como objetivo la transformación de la movilidad en 5 pilares principales: accesible, sustentable, metropolitana, segura y personalizada.

De esta forma, el objetivo general del proyecto es priorizar el transporte público a partir de la segregación de los colectivos del resto de la circulación vehicular e impulsar la reconversión de la infraestructura vial existente mediante la generación de usos mixtos y mejoras en el paisaje urbano. Además, se busca mejorar la seguridad vial mediante una infraestructura que aporte esas características. Asimismo, el proyecto es una obra integral con una mirada desde y hacia al Sur de la ciudad, generando un cambio de paradigma en la concepción de las autopistas urbanas, modificando las áreas verdes remanentes linderas a éstas, considerando a la traza como un corredor verde, “autopista parque”, el cual potencia los usos y apropiaciones urbanas de los vecinos linderos y de quienes accedan a la urbe por usos diarios y/o disfrute.

Tal como surge del Estudio Técnico antes mencionado, el objetivo específico del proyecto, propone incrementar la seguridad vial de la autopista, incorporar nueva infraestructura que permita promover el uso del transporte público, mejorar la conectividad y poner en valor los espacios verdes existentes complementarios a la autopista mediante:

- La readecuación y reconfiguración de carriles con la incorporación de un carril exclusivo central para Autotransporte Público de Pasajeros (APP) que conecte con el Metrobús de la AU 25 de Mayo;
- La continuidad de las colectoras en toda la extensión de la autopista, con una refuncionalización de accesos de acuerdo a la normativa vigente y cierre de accesos peligrosos;
- La ampliación de los puentes existentes para permitir la continuidad de las colectoras;
- La ejecución de un parque lineal a los lados de la traza de la Autopista.

De esta forma, el profesional actuante declara que se prevé reducir los tiempos de viaje, los niveles de ruido y la concentración de gases de combustión, como consecuencia de mejoras en el servicio y la fluidez del tránsito. Además, se expresa que con la implementación del carril exclusivo para auto transporte público (APP) se generarán espacios de espera seguros, con buena iluminación e información al viajero, y se mejorarán las condiciones de accesibilidad, especialmente para personas con dificultades de desplazamiento. Y, se promueve la movilidad activa incorporando bicisendas y sendas peatonales en el parque lineal.

Localización

El proyecto en cuestión se localiza al Sudoeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, emplazado sobre la actual traza de la AU Dellepiane, más precisamente, desde su cruce sobre la Av. Gral. Paz hasta el Peaje Dellepiane, en la conexión de la traza con las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno. La Autopista, en un tramo de 4,6km de extensión, atravesando los Barrios de Villa Lugano (Comuna 8), Parque Avellaneda (Comuna 9) en el último trecho hacia el NE, su traza se desarrolla sobre el límite entre Parque Avellaneda y el Barrio de Flores (Comuna 7).

Tal como puede observarse en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental dentro del apartado “3. Localización del Proyecto y

Determinación del Área de Influencia" en la Figura 1. Emplazamiento del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 27).

Como equipamiento urbano de relevancia, ubicado en cercanía de la AU Dellepiane, se puede mencionar: la Terminal Dellepiane de buses, la Universidad Tecnológica Nacional, el Parque Olímpico y el Autódromo de Buenos Aires.

Ahora bien, el profesional consideró las particularidades dadas por el destino del Proyecto y a los efectos de la caracterización de su entorno urbano, identificó tres niveles de afectación, que permiten delinear el área de estudio:

- *Área Efectiva de Proyecto (AEP)* al área definida por los frentes de obra, desarrollados a lo largo de la traza de la Autopista, correspondiendo a la extensión total del Máster Plan objeto de estudio.
- *Área de Influencia Directa del Proyecto (AID)*, se considera a los lotes frentistas, y se definida por un buffer de 50m a ambos lados de la Autopista.
- *Área de Influencia Indirecta del Proyecto (AII),* se consideró como un buffer de 200m a ambos lados de la traza de la Autopista.

Asimismo, las determinaciones de las áreas de influencia se ven ilustradas en la imagen adjunta en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental en el apartado "3.1.1. Determinación del Área de Influencia del Proyecto" a través del Mapa 1. Localización del Proyecto y Áreas de Influencia (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA pág. 29).

Situación actual

El profesional interviniente, dentro del Estudio Técnico de Impacto Ambiental realiza un análisis del área en estudio describiendo la línea de base ambiental y social del proyecto,

(Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, págs. 63 a 94). A continuación, se mencionan los aspectos más relevantes allí desarrollados:

Transporte

La infraestructura del transporte en las Comunas 7, 8 y 9, esta abastecida por diversas movilidades, cuentan con ferrocarril, premetro, autopistas y grandes avenidas que permiten un tráfico fluido, así como la presencia de varias líneas de Autotransporte Público de Pasajeros (APP) que atraviesan la zona en distintas direcciones. De todos, el dominante es el Autotransporte público de pasajeros (APP). Las líneas de colectivos que circulan por las colectoras de la Autopista Dellepiane son las siguientes:

- Línea 56 - Retiro (CABA) / Ciudad Evita (Partido de La Matanza)
- Línea 86 - La Boca (CABA) / González Catán (Partido de La Matanza)
- Línea 88 - San Cristóbal (CABA) / Cañuelas (Partido de Cañuelas)
- Línea 96 - Constitución (CABA) / Virrey del Pino (Partido de La Matanza)
- Línea 165 - Balvanera (CABA) / Burzaco (Partido de Almirante Brown)
- Línea 180 - Retiro (CABA) / González Catán (Partido de La Matanza)
- Línea 193 - Nueva Pompeya (CABA) / Gregorio de Laferrere (Partido de La Matanza).

Además, respecto al ferrocarril como medio de transporte de pasajeros, en el AII se ubica la Estación Villa Lugano del FFCC Gral. Belgrano Sur, ubicada en el barrio homónimo, con frente a la intersección de las calles Somellera y Leguizamón.

Usos de suelo

Próximo a la Autopista, se localizan conjuntos habitacionales compuestos cada uno por varios edificios multifamiliares en altura (entre 10 y 14 pisos), con implantación sobre áreas libres comunes: B° Juan José Nagera (Colectora Sur - Mozart -Saraza - Av. Escalada); B° Cardenal Samoré (Colectora Sur - Av. Escalada - Av. Castañares); B° Copello (Colectora Norte

- Miralla - Santander - Basualdo); B° J. J. Castro (Colectora Norte - Basualdo- Álvarez - Av. Escalada).

Del mismo modo, el profesional actuante describe que sobre las colectoras Norte y Sur de la AU Dellepiane, se identifican actividades de servicio y comerciales asociadas a la jerarquía de la vialidad troncal, como estaciones de servicio, concesionarias de vehículos, talleres mecánicos, lavaderos de coches, restaurantes, remiserías, entre otros. El uso industrial se da en forma dispersa, presentando galpones de distinta envergadura destinados a depósito, empresas de servicio, concesionarias de automotores (autos y micros), o pequeños talleres de asistencia al automóvil. Cabe destacar el establecimiento de industria manufacturera sobre la Colectora Dellepiane Norte e/Fernández y Zinny y particularmente las instalaciones de la empresa de TV por cable (Cablevisión) que ocupan un gran predio con frente sobre Colectora Dellepiane Norte y delimitado por la Av. Piedrabuena, calle Los Olmos y vías del FFCC Belgrano Sur.

También, el profesional expresa que en el área se sitúa la Terminal de Ómnibus Dellepiane que funciona como un importante atractor de tránsito, es destacable entre las actividades del área estrechamente vinculadas al Proyecto.

En cuanto a los espacios verdes públicos, en el AII el profesional menciona que se encuentran los parques Ing. Estévez e Indoamericano y las plazas Unidad Nacional (lindera a la Estación Lugano del FFCC Belgrano Sur), Nicolas Granada y Jorge Di Pascuale. A su vez, cabe considerar entre estos espacios, las plazoletas centrales de las calles La Salle - Asturias y también las plazoletas laterales de la AU Dellepiane, que separan los carriles centrales y de las colectoras, donde se identifican los siguientes usos:

- Área de estacionamiento para vehículos (Colectora Sur y Zinny; Colectora Sur y Miralla; Colectora Norte y White; Colectora Norte entre Av. Escalada y Homero; Colectora Norte y Basualdo; Colectora Norte a la altura de Megacar) y para colectivos (Colectora Sur y Fonrouge).
- Puestos de comida de paso (Colectora Sur y Miralla; Colectora Sur-Barrio Cardenal Samoré; Colectora Norte y Zinny; Colectora Norte y Av. Escalada).
- Cancha de fútbol en Colectora Norte y White.
- Ermita en Colectora Norte y Homero.
- Sector de juegos en Colectora Norte y Homero; y en Colectora Norte y Av. Lisandro de la Torre.
- Sector de descanso en Colectora Norte, casi Larrazábal
- Huerta vecinal comunitaria en Colectora Norte y Homero.
- Senda peatonal existente sobre Colectora Norte entre Murguiondo y Aquino.
- Construcciones precarias sobre Colectora Norte entre Larraya y Fonrouge.

Cabe mencionar que en respuesta al pedido de ampliación de información en relación al área verde entre Colectora Norte y la AU, el profesional comunica que: *"...en coincidencia con el área verde entre la Colectora Norte y el trazado principal actual de la AU Dellepiane, en el tramo comprendido entre las calles Larraya y Fonrouge, existen instalaciones de carácter temporal utilizadas para funcionamiento de obrador por la empresa constructora TECMA S.A. Habiendo concluido ya los trabajos, dicha empresa se comprometió a realizar el desmantelamiento y retiro de las mismas antes que AUSA dé inicio a las obras asociadas al Proyecto en evaluación"* (documento N° CE-2024-32150912-GCABA-DGEVA, pág. 2).

Equipamiento urbano

Surge del Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado, que dentro del AII se ubican los establecimientos educativos de formación básica: nivel inicial, primario y secundario; así como también, establecimientos identificados de formación superior tales como: Campus de la Universidad Tecnológica Nacional, Instituto Superior de Seguridad Pública. Toda la descripción se refleja en la tabla adjunta por (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 92).

Equipamiento de Salud

A lo largo de su extensión, el AEP corresponde a las Áreas Hospitalarias que se enuncian a continuación, siguiendo su trazado de Norte a Sur: Hospital L. Dr. P. Piñero sito en Av. Varela 1301 – Flores; Hospital Dra. Cecilia Grierson sito en Av. Gral. Fernández de la Cruz 4402 - Villa Soldati; y el Hospital General de Agudos F. Santojanni sito en Pilar 950 –

Liniers.

El profesional actuante, a su vez, identifica cercano al AEP los siguientes centros asistenciales de la salud: Centros Médicos Barriales: CMB N° 9: Pediatría, Clínica médica, Tocoginecología, Albariño 3508 y Larrazábal - Villa Lugano, a 300m al SO del AEP y CMB N° 28: Pediatría, Clínica médica, Tocoginecología, Echeandia 5567 y Larrazábal – Villa Lugano, a 700m al NE del AEP. Centros de Salud Nivel 1: CeSAC No 44: Cardiología, Clínica médica, Enfermería, Farmacéutico, Ginecología, Kinesiología, Medicina general y/o familiar, Nutrición, Obstetricia, Odontología, Pediatría, Psicología, Tec. Radióloga, Tocoginecología, Trabajo social, TraumatologíaSaraza 4202 y Estévez - Villa Lugano, a 300m al SO del AEP. CeSAC No 14: Clínica médica, Enfermería, Farmacéutico, Obstetricia, Odontología, Pediatría, Psicología, Psiquiatría, Servicio social, Tocoginecología. Dr. Horacio Casco casi Av. Escalada- Parque Avellaneda, a 200m al NE del AEP. CeSAC No 29: Fonoaudióloga, Medicina general y/o familiar, Nutrición, Obstetricia, Odontólogo, Pediatría, Psicología Infantil y de adolescencia, Psicólogía de adultos, Toco ginecología, Trabajo social Barrio INTA, Los Álamos y Av. Gral. Paz - Villa Lugano, a 100m al SE del AEP.

Equipamiento Deportivo

De igual forma, el profesional interviniente describe dentro del AII se ubican los siguientes establecimientos deportivos: Club Deportivo Español, con sede administrativa en Crisóstomo Álvarez y Zinny; campo deportivo y estadio sobre Av. Asturias y Santiago de Compostela; y anexo en el bajo autopista de Av. Escalada; Club Social y Deportivo Nueva Estrella, sobre Colectora Dellepiane Norte entre Av. Escalada y Basualdo; Club Atlético Lugano, en Cafayate entre Somellera y Av. Riestra; Club Social y Deportivo Yupanqui, sobre Colectora Dellepiane Sur y Guamini; Club de Tenis Madison, sobre Colectora Dellepiane Norte entre Av. Lacarra y calle Fernández; Club Lugano Tennis Club, en Murguiondo y Zelarrayán.

Equipamiento Socio-Cultural y Religioso

Dentro del AII el profesional menciona que se ubican las siguientes instituciones: Sociedad de Fomento y Biblioteca Popular El Progreso; Junta de Estudios Históricos y Culturales, sede Villa Lugano y Villa Riachuelo. También se identifican las siguientes asociaciones civiles, algunas en el AII y otras a considerar dado que realizan actividades sociales en lugares cercanos al Proyecto.

Respecto del *culto* en el AII surge que allí se emplazan los siguientes templos: Iglesia Cristiana Príncipe de Paz, Iglesia Nueva Apostólica, Parroquia Niño Jesús.

Equipamiento de Transporte

De la misma forma, dentro del área definida como AII se emplazan las instalaciones vinculadas al Transporte Terminal Dellepiane de buses de larga distancia, el mismo se ubica en el predio con ingreso principal por la Av. Perito Moreno entre la Colectora Dellepiane Sur y la Av. Mariano Acosta e ingreso secundario por la Colectora Este de la AU Presidente Héctor J. Cámpora; el Taller Lacarra del Subte Línea E: Emplazado con frente a la Colectora Sur Dellepiane, lindando con la Terminal de buses; y la Estación Villa Lugano del FFCC Gral. Belgrano Sur, ubicada en la intersección de las calles Somellera y Leguizamón, lindando con la Plaza Unidad Nacional.

Asimismo, se mencionan *"otros equipamientos"* por fuera del AII, tal como describe el profesional interviniente en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 96).

Ahora bien, en referencia a los usos de suelos que atraviesan el proyecto en cuestión, en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental obra Plano representativo de las áreas involucradas según Código Urbanístico, las mismas se ven ilustradas bajo la figura identificada como "Mapa 5 Áreas CUR" siendo la mixtura de usos en el AII 1, 2 y 3 (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA pág. 94).

Habiendo descripto lo antes expuesto, el profesional manifiesta la situación actual de la AU Dellepiane. En este sentido, explica que la geometría actual tiene un perfil de 3 carriles por sentido de circulación, separados por una defensa de hormigón central y, en diversos sectores, las calzadas se separan generando un cantero central. En su traza y colectoras,

circulan 8 líneas de colectivos, 56 - 86 - 88 - 96 - 165 - 180 - 193, las cuales se estima que transportan 16.000 pasajeros diarios.

En relación a los espacios verdes se declara que los mismos se encuentran descuidados, además, el profesional actuante declara que estos presentan apropiaciones irregulares y usos antirreglamentarios.

Complementariamente, se puede observar, la planimetría denominada "Anexo 3 Documentación Gráfica. Planimetría AU Dellepiane. Situación actual", (Registro N° RE-2024-28081791-GCABA-DGEVA) y el Registro Fotográfico de la Situación Actual, (Registro N° RE-2024-28081815-GCABA-DGEVA).

Otros proyectos en el área de estudio

Tal como expresa el profesional, si bien el proyecto en desarrollo "Puente La Salle-Asturias" se localiza dentro del área del proyecto Master Plan Dellepiane, este no forma parte del mismo, el puente cruzara la Autopista dando continuidad a ambas calles perpendiculares a la misma con sentido NO y SE respectivamente (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA páginas 31-32).

Características del proyecto

El Proyecto, en su totalidad se extiende en una longitud de 4,6 km y abarca una superficie de 634.730m^2. La ejecución, propone un rediseño de la traza, un ordenamiento de usos y el aprovechamiento de los espacios verdes remanentes convirtiéndolos en un parque lineal con senderos peatonales y bicisendas.

Del mismo modo, contemplando las obras mencionadas, el Titular del Proyecto acompaña Planimetría del Proyecto como Anexo 5 a través del Registro N° RE-2024-28081844-GCABA-DGEVA

A continuación, se detallan las obras descriptas por el profesional actuante en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental, a saber:

1. Readecuación Traza Principal Autopista, incluye el ensanche de los puentes vehiculares sobre calles y avenidas

A fin de generar espacio suficiente para la geometría de los carriles exclusivos para APP, se propone la readecuación de la traza actual de la Autopista. Los bordes se rectificarán, evitando las curvas y contracurvas actuales, buscando mantener un perfil constante en toda su extensión.

Asimismo, la geometría actualmente, presenta un perfil de tres carriles por sentido, con un ancho promedio de 3,40m cada uno que se encuentran separados por una defensa de hormigón central y, en diversos sectores, las calzadas se separan generando un cantero central, con un ancho variable entre 2,50m a 15,00m según el tramo. La readecuación contempla rectificar la traza separando ambas calzadas con el corredor de los carriles exclusivos para APP proyectado. Esto implica realizar un ensanche de la calzada principal, donde las calzadas van juntas, y el ensanche de todos los puentes vehiculares presentes en la traza.

De igual forma, el perfil de la traza será de tres carriles por sentido, cada uno de 3,50m de ancho con banquina interna de 0.50m y banquina externa de 2,50m. En el tramo comprendido entre Av. Escalada y Av. Lacarra se proyecta un cuarto carril de iguales dimensiones.

También, se prevé un ensanche de la calzada principal en todo el tramo ajustándose en el tramo final a la geometría existente. El ensanche varía entre 2,00m y 10,00m según el tramo. Para ello será necesario el ensanche de los puentes vehiculares de la autopista sobre la calle Murgiondo (entre 7,09m y 9,15m), sobre la Av. Argentina (entre 7,40m y 8,50m), sobre la calle Larrazábal (entre 7,40m y 8,10m), sobre la Av. Escalada (entre 7,12m y 7,30m) y sobre las calles La Salle-Asturias (entre 8,90m y 4,80m).

Más aún, en las figuras 3 y 4 del Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N°

RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA pág. 34), se presentan dos perfiles tipo representativos de la readecuación propuesta: uno, el de 3 carriles por mano más carriles centrales exclusivos de APP en zona de paradores y otro, el de 4 carriles por mano más

2. Carriles exclusivos para líneas de APP

Otro rasgo importante que señala el profesional, es el corredor de carriles exclusivos para el Autotransporte Público de Pasajeros (APP) abarca la construcción de pavimentos desde el puente ferroviario del Ferrocarril Belgrano Sur hasta su conexión con el Metrobús 25 de Mayo, cubriendo un ancho total de 13,80 metros entre las defensas de hormigón que separan el tránsito general. Además, incluye la instalación de paradores y pasarelas peatonales.

En cuanto a los accesos a los carriles exclusivos en la autopista estarán ubicados en dos puntos: desde el norte, a la altura de la calle Cañada de Gómez, y desde el sur, en la calle Dr. Florentino Ameghino, donde se habilitará un carril reversible que conectará con el Metrobús de la AU 25 de Mayo.

Inicialmente, circularán por los carriles exclusivos las líneas de transporte que cubren todo el recorrido, entre ellas: 56, 86, 88, 96, 165, 180, y 193. Cada estación contará con dos paradores centrales, de 4 metros de ancho y 50 metros de longitud, permitiendo el paso peatonal y la detención de hasta tres buses simultáneamente. Estos paradores estarán desfasados entre ambos sentidos del corredor y se comunicarán entre sí mediante pasarelas peatonales. Serán construidos sobre plataformas de hormigón e incluirán veredas y accesos, tanto con rampas como con escaleras, desde otras pasarelas peatonales.

Al mismo tiempo, desde el oeste y, a partir de paradas externas, a la altura de la calle Piedrabuena, las estaciones previstas con paradores serán: N°1 en la calle Cafayate, N°2 en la calle Larrazábal, N°3 en la calle Castañares, N°4 en la avenida Escalada, y N°5 en la calle Mozart. Desde esta última, el carril reversible conectará con el Metrobús de la AU 25 de Mayo, donde estará ubicado el parador N°6 en el Peaje Dellepiane.

Además, se comunica que la construcción de los carriles exclusivos y el montaje de los paradores estarán a cargo de AUSA, mientras que la operación del sistema de transporte público será responsabilidad de la autoridad competente del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA).

Pasarelas peatonales

De manera análoga, en cuanto a la construcción de los paradores incluye no solo las veredas y accesos, sino también las entradas subterráneas y nuevas pasarelas peatonales, equipadas con rampas y escaleras. Estas pasarelas fomentarán la existencia de cruces aproximadamente cada 300 metros. En su diseño, se contemplan las dimensiones necesarias para asegurar un flujo adecuado de peatones, incluyendo a personas con movilidad reducida y usuarios de movilidad sustentable de última milla. El acceso a las pasarelas se realizará a través de rampas y/o escaleras.

De igual modo, se prevé la reconfiguración en posición y diseño de siete puentes peatonales existentes, tomando en cuenta la incorporación de los carriles exclusivos.

Actualmente, los cruces elevados se encuentran a la altura de las siguientes calles: Piedrabuena, Rucci, Albariño, Barrio Copello (casi en el Pasaje Basualdo), Mozart, La Salle y Zinny. Los nuevos puentes peatonales se emplazarán en las calles: Piedrabuena, Rucci, Pola, Corvalán, Barrio Copello (casi en el Pasaje Basualdo), White y Zinny.

Además, se mantendrán los siguientes cruces peatonales:

- Dos cruces a nivel en las calles Escalada y Murguiondo.
- Un cruce vehicular con paso peatonal en la calle Río Negro.
- Dos cruces peatonales a nivel que serán reemplazados por un único cruce a nivel, a la altura de la rotonda de Larrazábal.

3. Nuevos tramos de las Colectoras Norte y Sur

Hay que mencionar, además, que debido a la interrupción de las colectoras existentes en la progresiva 0+590 por el cruce del tendido ferroviario del Ferrocarril Belgrano Sur sobre la autopista, aproximadamente paralelo a la avenida Riestra al este y a las calles Dr. Bermejo y Río Negro al oeste, se proyectan nuevos tramos de colectoras en ambos lados de la autopista. Estos tramos conectarán las colectoras existentes a ambos lados de la traza del ferrocarril.

En este sentido, las nuevas colectoras se vincularán con la autopista a través de ramales, lo que permitirá la circulación de vehículos pesados que actualmente tienen su paso restringido debido al gálibo limitado del ferrocarril. Con estos nuevos tramos, los vehículos podrán transitar por las colectoras, pasando por debajo de los nuevos puentes proyectados en la calle Río Negro y el FFCC Belgrano Sur, los cuales tendrán el gálibo vertical necesario. Luego, podrán reincorporarse a la traza principal de la autopista sin necesidad de desviarse hacia las calles aledañas.

Además, el profesional declara que, cada uno de los nuevos tramos de las colectoras Norte y Sur constará de dos carriles, uno por cada sentido de circulación, con un ancho de 3,50 metros por carril, lo que da un total de 7,00 metros, más 3,00 metros adicionales destinados a veredas.

Lo aquí declarado, puede observarse mediante las figuras 6, 7 y 8 presentes en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA pág. 37). Así como en los planos correspondientes a las colectoras, adjuntos por Registro N° RE-2024-28081889-GCABA-DGEVA.

De igual forma, a lo largo de toda la traza de la Autopista, también se proyecta una readecuación de los accesos y salidas, eliminando aquellos que, al no cumplir con la normativa vigente, representan un riesgo para la seguridad. Los accesos y salidas que se mantendrán serán rediseñados conforme a las normativas actuales. De esta manera, el profesional firmante concluye que se mejorará la fluidez del tránsito mediante la adecuada geometría de los carriles de cambio de velocidad, y se incrementará la seguridad de la Autopista Parque Dellepiane.

En el Estudio Técnico de Impacto Ambiental se adjunta una tabla con la situación proyectada para cada ingreso y egreso; además, surge de la Figura 9. Ejemplo de ingreso y egreso peligroso; y Figura 10. Esquema. Nuevas colectoras y readecuación de entradas y salidas (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA Págs. 38 y 39).

4. Ampliación Puente Ferroviario Belgrano Sur

Al mismo tiempo, para garantizar la continuidad de las colectoras Norte y Sur, interrumpidas por el tendido del Ferrocarril Belgrano Sur que cruza la autopista desde el este (paralelo a la avenida Riestra) hasta el oeste (coincidiendo con la calle Dr. Bermejo), el profesional declara que se incluye la ampliación del puente ferroviario mediante la construcción de nuevos tramos. Estos permitirán que las colectoras pasen en bajo nivel.

De esta manera, la cota del tendido ferroviario es de 32,20 metros, mientras que la cota de la Autopista Dellepiane se encuentra a 26,40 metros, lo que genera un desnivel de 5,80 metros entre ambas. La cota de la trama urbana circundante es de 32,50 metros, excepto en la zona noroeste, donde es de aproximadamente 31,00 metros, por lo que el desnivel en esa esquina es de 1,20 metros, mientras que en las demás áreas el nivel es casi coincidente.

El nuevo tramo a construir tendrá una extensión de 19,00 metros sobre la Colectora Norte y de 21,50 metros sobre la Colectora Sur, con un gálibo proyectado de 5,10 metros. Se prevé la construcción de un total de cuatro puentes, dos en cada lado, uno para cada vía ferroviaria.

En el Estudio Técnico de Impacto Ambiental se ve ilustrada dicha ampliación mediante la Figura 11, (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 40).

5. Ampliación Puente Carretero Río Negro

De manera similar a lo previsto para el puente ferroviario, y con el objetivo de garantizar la continuidad de las colectoras Norte y Sur, el proyecto contempla la construcción de nuevos tramos en el puente de la calle Río Negro. Estos tramos permitirán que las colectoras pasen en bajo nivel, con el gálibo vertical adecuado para la circulación de vehículos pesados.

Puesto que la cota de la calle Río Negro es de 32,85 metros, mientras que la Autopista Dellepiane está a 26,85 metros, se genera un desnivel de 6,00 metros entre ambas. La ampliación del puente en cada extremo será de 14,50 metros y mantendrá el mismo nivel de la calle Río Negro, conservando además la vereda existente de 2,00 metros. El gálibo proyectado para estos tramos será de 5,10 metros.

En el Estudio Técnico de Impacto Ambiental se ven reflejados los nuevos tramos mediante la Figura 12 (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 41).

6. Parque lineal Dellepiane

El proyecto contempla la readecuación de los espacios verdes remanentes a los laterales de la autopista, entre los bordes de la traza y las calles colectoras existentes. Actualmente, estos sectores se encuentran descuidados y con usos no reglamentarios. La puesta en valor de estos espacios incluye la creación de un parque lineal de 4 km de extensión a cada lado de la autopista, que contará con senderos peatonales, áreas de descanso y bicisendas.

De la misma forma, el profesional firmante prevé la incorporación de mobiliario urbano, equipamiento deportivo, plazas de juegos, contenedores para distintos usos y luminarias LED de diversos modelos. También se contempla la plantación de árboles, arbustos y herbáceas nativas, con el objetivo de destacar este corredor como un espacio verde que, además, proporcione refugio y alimento a la fauna asociada.

Según expresa el profesional, se optimizarán las áreas permeables para reducir la vulnerabilidad a inundaciones y anegamientos, así como para disminuir la contaminación acústica y atmosférica y mitigar los efectos de la isla de calor.

En el Estudio Técnico de Impacto Ambiental se observan las Figuras 14 y 15 donde se ilustra la situación actual y la proyectada, (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA págs. 41 y 42).

Como documentación complementaria, se adjunta en el Anexo 8 “Documentación Gráfica. Parque Lineal. Espacios de Uso Público”, que reflejan las previsiones para ubicación de estos espacios a lo largo de la traza (Registro N° RE-2024-28081924-GCABA-DGEVA). Tal como se describe, el diseño paisajístico del parque lineal priorizará el uso de especies nativas de las ecorregiones locales, como el pastizal pampeano, el talar (espinal) y el delta del Paraná, con el objetivo de promover la biodiversidad tanto a nivel local como regional, así como los servicios eco sistémicos que estos ambientes proporcionan. La selección de especies nativas adaptadas a las condiciones locales también contribuirá a mejorar la sustentabilidad del proyecto y a reducir los costos de mantenimiento a largo plazo.

A su vez, en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental se adjunta el listado de especies que se consideran para la parquización de los espacios verde e ilustraciones futuras del parque lineal (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, págs. 45 y 46).

En relación a ello, se prevé la incorporación de 2700 nuevos ejemplares arbóreos. Sobre el arbolado afectado por la ejecución de la obra, el profesional interviniente declara que se tendrá como premisa principal extraer aquellos en mal estado fitosanitario y especies invasoras. Se priorizará el trasplante de los ejemplares arbóreos nativos que se encuentren en buen estado fitosanitario, analizando previamente la capacidad de supervivencia de la especie considerada. Los ejemplares extraídos serán compensados mediante el Sistema de Compensación Ambiental por Equivalencia de Secciones Arbóreas (SICAPESA) según lo indicado por la autoridad de aplicación.

Etapa de construcción

A continuación, se listan las tareas de Obra a ejecutar en general y particular para cada uno de los componentes del proyecto:

Tareas Generales

a) Trabajos Generales

• Funcionamiento del Obrador: mantenimiento y movilización desde y hacia los frentes de obra

• Colocación y mantenimiento de cercos y vallados en los frentes de obra

• Seguridad y alumbrado en obra

• Mantenimiento del tránsito vehicular y peatonal en los frentes de obra

• Prestaciones en las áreas de influencia de la obra

• Limpieza de obra

b) Demoliciones y retiros, incluyendo disposición final, de los excedentes a sitios autorizados para su recepción, de los siguientes elementos:

• Pavimento existente en todo el espesor de la estructura

• Veredas y cordones

• Cercos y alambrados

• Muros de contención

• Barandas

• Pasarelas existentes a renovar

c) Movimientos de suelo

• Excavación para estructuras, con retiro de excedentes a sitios autorizados para su recepción

• Terraplén con compactación especial

• Restitución de terraplenes, con material de excavación de terraplenes o material seleccionado

• Estabilización de taludes

d) Resolución de Interferencias

• Ejecución de obras para resolución de interferencias con infraestructura de pluviales, electricidad y gas, en vinculación con los organismos y prestatarias de los servicios.

A través del Anexo 9 “Previsión de interferencias” se detalla la información recolectada sobre tendidos de infraestructura, adjunto por Registros N°: RE-2024-28082182-GCABA-DGEVA, RE-2024-28082132-GCABA-DGEVA, RE-2024-28082153-GCABA-DGEVA.

e) Adecuación de la vía pública

• Ejecución o Restitución de veredas (contrapiso y piso)

• Ejecución o Restitución de cordones de Hº y tipo cuneta

• Retiro, trasplante y/o plantación de árboles y arbustos

• Reubicación de defensas y barandas tipo New Jersey

• Retiro o reubicación de alambrados olímpicos

• Reubicación de cerco ferroviario

• Reubicación de dársenas para colectivos

• Reubicación de monumentos que hubiesen sido removidos por la obra.

Al respecto, según lo declarado por el profesional interviniente en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental todos los elementos con valor patrimonial cultural tendrán un tratamiento especial (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 48). Del mismo modo, en caso de ser indispensable su reubicación por interferir con el área de obra, se declara que la Contratista asegurará la preservación del elemento e implementará acciones de comunicación y participación con la comunidad, previamente al movimiento de los elementos en cuestión, para acordar su nueva ubicación en los espacios verdes que componen el parque lineal.

f) Iluminación

• Remoción de luminarias existentes

• Zanjeos y tendidos de cañerías y cableado

• Montaje de bases y columnas

• Canalización vertical en columnas

• Montaje de tableros y conexiones

g) Señalización reglamentaria

• Demarcación horizontal y señalización vertical

Readecuación de la Traza Principal

La readecuación de la traza principal involucra el ensanche de calzada principal y ejecución de carril exclusivo, además del ensanche de puentes sobre calle Murguiondo, Av. Argentina y Larrazábal y Av. Escalada. Para ello se realizarán las siguientes acciones:

• Apertura de caja

• Fresado de la calzada existente

• Bases granuladas y base asfáltica sin pavimento

• Pavimentación con carpeta asfáltica

• Adecuación de instalaciones hidráulicas

• Ejecución de defensas externas e internas (carril exclusivo APP)

Iluminación y Sistema de seguridad:

Se prevé la adecuación de tendidos para iluminación y del sistema de seguridad CCTV, así como la reubicación de luminarias y colocación de nuevas.

Señalización:

Se realizará la demarcación horizontal y señalización vertical.

Instalaciones de carril exclusivo:

Involucra la construcción e instalaciones de las estaciones-parador y de las pasarelas aéreas peatonales.

Reemplazo de Pasarelas Peatonales existentes:

Según se expresa, esta tarea implica la demolición y retiro de estructuras existentes, la reconstrucción de puentes peatonales aéreos y la provisión y colocación de instalaciones de seguridad.

Asimismo, para la ejecución de los tramos del viaducto (puentes sobre avenidas y calles), en primer lugar, mediante piloteras se excavarán las pilas de soporte del nuevo tramo. Seguidamente serán colocadas las vigas pretensadas de coronamiento superior, sobre las cuales se montarán las vigas doble T separadas. Sobre esta estructura, se colocarán los tableros prefabricados, con su protección lateral (tipo TL5) y se ejecutará el pavimento.

Además, se realizarán las demarcaciones correspondientes y se ejecutará el sistema de drenaje del sector, a partir de la ejecución de elementos de captación, bajadas, sumideros y finalmente, con la conexión a la red existente.

Ejecución de nuevos tramos colectora Norte y Sur

Para llevar adelante la ejecución de los nuevos tramos, serán necesarias las siguientes acciones:

a) Demoliciones:

• Demolición y retiro de pavimento existente en todo el espesor de la estructura

• Demolición y retiro de veredas

• Demolición y retiro de cordón

• Demolición y retiro de cercos y alambrados existentes

• Demolición y retiro de muros de contención

b) Movimientos de suelo:

• Excavación y retiro (incluida apertura de caja)

• Excavación y retiro para rampas vehiculares y túneles

• Terraplén con compactación especial

• Relleno con suelo seleccionado sector muros tipo L

c) Muros de contención

• Construcción de muros laterales de contención en hormigón H30 (pilotes, vigas, muros)

d) Cintas y tableros:

• Subrasante con compactación especial

• Sub-base en hormigón H-13

• Pavimento en hormigón H-30

• Carpeta en hormigón H-30 sobre puentes

e) Desagües

• Excavaciones, rellenos y retiros

• Sumideros y bocas de registro

• Tendidos de conductos de HoAo

• Conexión a sistema existente

• Drenajes verticales de muros de contención

Mediante Anexo 10, presente en Registro N° RE-2024-28081943-GCABA-DGEVA, se aporta documentación gráfica referida a la Planimetría de Desagües de Colectoras.

f) Obras de adecuación de la vía pública

• Bacheos y colocación de reductores

• Veredas

• Recubrimiento de suelo-pasto

• Colocación de defensas

g) Instalación de Iluminación

• Montaje Bases de Columnas

• Tablero principal

• Conductores tipo sintenax (incluye zanjeo, tendido y cierre)

• Puesta a tierra

h) Instalación de sistema de seguridad CCTV

• Cámaras y domos de Seguridad

i) Señalización

• Horizontal por extrusión

• Cartelería vertical

Ampliación Puente Ferroviario Belgrano Sur

a) Ampliación de tableros Norte y Sur para continuidad de las colectoras por

debajo y gálibo suficiente:

•Pruebas de carga en puente y ensayo de integridad en pilotes

•Construcción de pilotes Ø 0,80m HoAo H-30

• Construcción y montaje de vigas de coronamiento premoldeadas

• Provisión y montaje de vigas principales (pretensadas) en HoAo H-38.

• Construcción de tabique y muro curvo detrás de pilotes en HoAo H-30

• Colocación de apoyos de neopreno

• Construcción de losa inferior de HoAo H-30

b) Instalaciones ferroviarias

• Colocación de balasto, durmientes y rieles

• Readecuación de la estructura ferroviaria

• Reubicación de interferencias ferroviarias

• Provisión y colocación de rieles

c) Iluminación

• Provisión y montaje de luminarias bajo puente (sistema de telegestión, canalización, puesta a tierra y cableado).

Adicionalmente, según declara el profesional interviniente en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA pág. 51), la autoridad ferroviaria y el concesionario fueron informados de las obras a ejecutar, junto a ellos se coordinarán los horarios de trabajo y el lugar de disposición de las estructuras desmontadas.

Por otra parte, liberado el acceso al sector de vías, se instalará una estructura bajo vías temporal para montar los puentes ferroviarios provisorios. Se realizará la excavación para cada pilote mediante pilotera, se izaran y colocaran las armaduras con grúas. Desde el terraplén actual se ejecutará la hilera de pilotes pre-perforados y hormigonados insitu. Estas tareas se realizarán en los tiempos permitidos por el operador, manteniendo el servicio ferroviario activo.

Hay que mencionar que, según expresa el profesional actuante, cuando las hileras de pilotes estén terminadas, se construirá una viga sobre ellos, excavando solo lo necesario para esta estructura. Durante un fin de semana largo, se colocará el puente de hormigón (tipo U) sobre la viga y el terreno natural (o terraplen ferroviario), usando una grúa de porte necesario. Después, se pondrá el balasto y se ajustarán las vías (alineación, nivelación y soldadura). Con el puente en su lugar, se excavará el interior, se construirán muros entre pilotes para contención del suelo y se colocará el pavimento.

Finalmente, se harán los trabajos de pavimentación y adecuación de la vía pública bajo los puentes ferroviarios.

Ampliación Puente Carretero Río Negro

En el Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado, el profesional manifiesta que las obras se inician en el tablero Norte, ya que se llevarán a cabo de forma separada en ambos tableros. La ejecución de la ampliación demandara el cierre del puente durante el periodo de las obras.

a) Ampliación de tableros Norte y Sur para dar continuidad a las colectoras por debajo, con gálibo suficiente para paso de vehículos de gran porte.

• Pruebas de carga en puente y ensayo de integridad en pilotes

• Construcción de pilotes (Ø 0.80m), viga superior de coronamiento, losas

de tablero y de aproximación en HoAo H-30

• Ejecución de sistema de drenajes

• Pavimentación

• Construcción de defensas y veredas

• Demarcación horizontal

• Ejecución de muro para la contención de los suelos y restitución del Terraplén

c) Iluminación

• Provisión y montaje de luminarias sobre y bajo puente (sistema de telegestión, canalización, puesta a tierra y cableado).

La adecuación de la vía pública se realizará junto con la apertura de los nuevos tramos de colectoras. Para llevar a cabo la obra, será necesario cerrar el puente al tránsito.

Primero, se excavarán los pilotes usando una pilotera y grúa para colocar las armaduras, y luego se hormigonarán. Una vez que el hormigón haya fraguado, se construirá la viga superior sobre las dos hileras de pilotes, excavando solo el espacio necesario. Después, se abrirá una caja de 0,70 m de profundidad, donde se hormigonará la losa del puente. Tras el fraguado de la losa, se procederá a pavimentar.

Del mismo modo, entre el puente actual y los nuevos tramos, se construirán losas de aproximación para mantener la independencia entre las estructuras. También se colocarán defensas, barandas, veredas y luminarias. Luego, se pintará la señalización y se reabrirá el puente al tránsito.

Por otra parte, en el sector bajo el puente Río Negro, se excavará el interior del túnel con retroexcavadoras, minicargadoras y camiones para retirar la tierra. Se construirá un muro para contener los suelos, y se restituirá el terraplén con la nueva forma.

Además, se instalará una membrana impermeabilizante y se colocará el sistema de drenaje, incluyendo sumideros y la conexión a la red existente.

Parque Lineal Dellepiane

a) Demolición (incluye disposición final)

• Demolición y retiro de veredas (incluye demolición de contrapiso y/o carpeta)

• Demolición de cordones

• Retiro de árboles

• Retiro de luminarias peatonales y vehiculares

• Retiro de cartelería

• Demolición de cazoletas

• Retiro de mobiliario urbano

b) Movimiento de suelo

• Terraplén con compactación especial

• Revestimiento de taludes (espesor 0,1 m incluye césped y tierra negra)

• Excavación

• Terraplén estabilizado mecánicamente sector gaviones

• Terminación superficial de gaviones (incluye fundación)

• Terraplén de suelo estabilizado mecánicamente

c) Obras de adecuación en vía pública/parque

• Terminaciones/revestimientos

- Solado intertrabado en senderos peatonales (espesor 6cm, incluye juntas y cama de arena, color a definir)

- Hormigón impreso tipo impretón con malla de hierro color a definir y terminación granito continúo diamantado en bicisendas, espesor variable, incluye juntas

- Solado de Caucho antigolpes para plazas de juegos

- Solado de Caucho antigolpes para plazas saludables

- Solado de piedra partida en caminos secundarios

- Solado intertrabado en sector foodtrucks/polo gastrónomico (espesor 6cm, incluye juntas y cama de arena, color a definir)

- Solado intertrabado para sectores culturales (espesor 6cm, incluye juntas y cama de arena, color a definir)

- Carpeta de nivelación espesor 0,03m para pisos de caucho

- Contrapiso H-17 para solados de hormigón intertrabado, hormigón impreso, piedra partida, vereda peinada y caucho

- Vereda de hormigón peinado incluye juntas

- Vereda de 64 panes 40x40

- Solado de hormigón llaneado con estabilizar mecánico para canchas

• Colocación de Mobiliario urbano (incluye fundaciones)

- Bancos de hormigón

- Banco de madera con respaldo

- Conjunto mesa y banco de hormigón

- Espaldita de hormigón

- Bebedero recto de hormigón

- Cestos de hormigón

- Camastro de madera multiuso

- Equipamiento de plaza saludable

- Equipamiento de plaza de juegos

- Instalación de Bicicleteros

- Instalación de agua y cloaca para bebederos

• Árboles y arbustos

- Trasplante de Árboles seleccionados

- Plantación de nuevos Árboles

- Provisión y colocación de tierra negra

- Provisión y colocación de piedra partida

- Provisión y colocación de compost

- Provisión y colocación de chips de madera

- Provisión y colocación de geomembrana

- Provisión y colocación de arbustivas y herbáceas

- Provisión e instalación de riego por goteo para canteros

d) Iluminación

• Reubicación de columnas existentes (vehiculares y peatonales)

• Revalorización de luminarias existentes

• Provisión y montaje de columnas vehiculares y peatonales

e) Señalización

• Demarcación horizontal (señalización horizontal por extrusión para

símbolos y leyendas)

• Demarcación horizontal (señalización horizontal por extrusión para líneas

de borde y punteadas)

• Pintura amarilla para cordón

• Carteles de señalización vertical

f) Desagües pluviales

• Construcción de sumideros

• Construcción de conductos

• Construcción de boca de registro

• Construcción de cámara de empalme

Afectación de arbolado

De manera preliminar, el profesional firmante manifiesta que habiendo usado datos del Censo de Árboles de la Ciudad de 2018 y una verificación por fotointerpretación, se estimó el impacto que las obras del Proyecto tendrían sobre el arbolado. Superponiendo la ocupación proyectada del suelo con esa información, se calculó una afectación de 74 árboles en las colectoras norte y sur, y 504 en la traza principal, totalizando 578 ejemplares. En el resto del AII, contabilizan 4.696 ejemplares.

En este sentido, se adjunta como Anexo 11 – "Afectación de Árboles - Relevamiento preliminar" (Registro N° RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA), donde se puede observar el plano de ubicación de las especies a afectar.

Según lo declarado por el profesional interviniente en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental, a medida que se desarrollen los proyectos ejecutivos de cada uno de los componentes del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se realizarán relevamientos in situ para identificar las especies, estado de salud y ubicación exacta de los árboles que puedan verse afectados (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 55).

En este sentido, del primer relevamiento realizado, en el tramo comprendido entre la Av. Piedrabuena y la calle Rucci, se desprende que se relevaron un total de 221 individuos; de éstos, 32 ejemplares se hallaron muertos, 16 ejemplares presentaron un estado fitosanitario regular y malo, y 32 ejemplares aptos de ser trasplantados.

Analizando comparativamente el resultado con el relevamiento preliminar para este mismo tramo, el profesional expresa que se puede estimar que, de un total de 339 individuos relevados por información secundaria, los encontrados en campo representan un 65%, los muertos un 9,4%, los de estado fitosanitario regular y malo un 4,7% presentan condiciones para ser trasplantados un 9,4%. Dichas estimaciones pueden verse reflejadas en la tabla presente en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 56).

Avanzando con este razonamiento, el profesional manifiesta que al extrapolar las proporciones a la totalidad del Área Efectiva del proyecto, se puede estimar que en campo podrían contarse **376 ejemplares** a ser afectados por la construcción del Proyecto, de los cuales 54 podrían encontrarse muertos, 27 tendrían un estado fitosanitario regular y malo y 54 se encontrarían en condiciones de soportar el trasplante.

Como medida compensatoria, se declara que, en cuanto a los árboles afectados por la obra, se priorizará la extracción de aquellos muertos, en mal estado o invasores. Se intentará trasplantar los ejemplares nativos en buen estado. Los árboles extraídos serán compensados mediante Sistema de Compensación Ambiental por Equivalencia de Secciones Arbóreas (SICAPESA), y se prevé plantar unos 2.700 nuevos ejemplares, superando la cantidad necesaria para la compensación.

Las especies a plantar se encuentran listadas en el Estudio de Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA, pág. 45).

Cabe destacar, que atento a las características del proyecto, se solicitó la intervención de la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado a fin que se expida en marco de sus competencias, la cual brindo respuesta mediante Nota N° NO-2024-34227378-GCABA-DGEVYA acompañando el Informe N° IF-2024-34191648-GCABA-DGEVYA, el cual expresa: *"...se informa que habiendo analizado la documentación recibida nos encontramos realizando el relevamiento de la zona a intervenir y que oportunamente se determinará el cálculo compensatorio de especies arbóreas",* por lo que previo a toda obra el titular del proyecto deberá contar con los correspondientes relevamientos realizados por la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado pudiendo modificar el número de ejemplares a plantar para la compensación a futuro.

Funcionamiento del Obrador y Frentes de obra

De acuerdo a lo declarado, el obrador se ubicará próximo al sector de obra de cada componente del proyecto, utilizando los remanentes a los lados de la Autopista. Este se compondrá únicamente de módulos móviles para oficinas, baños y vestuarios. Se colocarán contenedores para residuos sólidos urbanos y excedentes de obra, que serán retirados, a la vez que se limpiará y ordene el frente de trabajo, al final de cada jornada.

No habrá áreas de acopio de materiales, ya que estos serán provistos y se utilizarán al momento de su llegada, cuando se necesiten en la obra, evitando remanentes. Así, solo habrá movimiento de vehículos para cargar y descargar en el frente de obra activo.

En relación al estacionamiento de maquinarias y equipos, junto con un recinto específico para disposición transitoria de residuos peligrosos, se ubicará en los laterales de la Autopista, evitando interferir con el tránsito y protegiendo a los peatones. Estos elementos se moverán conforme avance la obra, siguiendo la habilitación de cada nuevo frente.

Considerando que durante las obras se trabajará con cortes parciales, el profesional manifiesta que siempre se evitarán los cortes totales, garantizando la continuidad del flujo vehicular en la Autopista.

Afectación del tránsito durante las obras

Con el objetivo de evaluar el impacto de la implementación del proyecto en el tránsito vehicular, se realizó un estudio de tránsito en el cual se incluye la etapa operativa y de obra. El mismo se adjunta como Anexo 12 complementario al Estudio Técnico de Impacto Ambiental (Registro N° RE-2024-28081992-GCABA-DGEVA). De las conclusiones obtenidas surge:

"El esquema de ejecución del Proyecto en etapas planteado, genera la necesidad de adoptar una planificación precisa de las tareas, de manera tal que el impacto en la circulación del tránsito se mantenga dentro de los límites aceptables. En función de ello, es posible obtener algunas conclusiones acerca de la situación durante la etapa de obra.

• En la ejecución de obras viales es prácticamente inevitable que los flujos vehiculares sufran algún tipo de afectación, sobre todo cuando los volúmenes son significativos, como es en este caso. Por lo tanto, el desafío será coordinar las tareas a ejecutar de manera adecuada para que las situaciones conflictivas se mantengan dentro de los parámetros aceptables. Esto garantizará que los sobrerecorridos que puedan producirse no sean excesivos y, consecuentemente, el ineludible aumento de los tiempos de viaje no resulte inadmisible.

• La programación adoptada asegura la circulación del tránsito prácticamente en todos los sectores del área de influencia del Proyecto. Las situaciones en las que deba realizarse el corte total de algún sector son mínimas. En estos pocos casos, será necesario planificar estos cortes para realizarlos en momentos donde el tránsito afectado sea el menor posible.

• La accesibilidad de los vecinos frentistas estará garantizada a lo largo de todo el tiempo que duren los trabajos.

• Deberán implementarse las medidas que sean necesarias para asegurar niveles de seguridad vial elevados, dadas las características de la obra. El control del cumplimiento de las medidas de seguridad adoptadas deberá ser enfático y estricto.

• Los servicios de autotransporte público de pasajeros que circulan por el área estarán asegurados. Las líneas de colectivos mantendrán sus recorridos y paradas habituales hasta tanto estén concluidas las obras de los carriles exclusivos. Mientras tanto, las autoridades competentes podrán rediseñar los recorridos para que, cuando las obras sean concluidas, puedan comenzar a utilizar los carriles exclusivos."

Generación de ruidos durante las obras

Atento a las características del proyecto, mediante Informe N° IF-2024-28738095-GCABA-AUSA, se presentó un Estudio de Impacto Acústico del cual se desprenden las siguientes conclusiones:

"...Sobre la instancia de obra, la distancia de los frentes de trabajo a los frentistas vecinos, garantizan cierta atenuación generalizada de la obra. Complementariamente resultará relevante identificar los usos sensibles para evitar la superposición de actividades logísticas especialmente ruidosas durante el período de obra. Es previsible que la obra genere otros impactos de mayor relevancia principalmente vinculados a la conectividad urbana. En este sentido se recomienda implementar un programa de comunicación de la obra que incorpora la posibilidad de recibir y conducir reclamos sobre niveles de ruido. Se recomienda diseñar un obrador en el cual los sitios productivos (in- situ) de carpintería, herrería y similares se encuentren cerrados, separados de las colectoras y sin aberturas directas a los frentes residenciales y educativos."

Relaciones con la Comunidad

Los contactos con la comunidad serán gestionados en conjunto por AUSA (equipo de Relacionamiento con la Comunidad) y el GCABA. El profesional actuante declara que se establecerán canales de comunicación para informar a los vecinos sobre las obras y los cambios en los servicios que puedan afectarles. Del mismo modo, se realizarán reuniones presenciales, apoyadas con material gráfico (como presentaciones PPT) y folletos impresos con información del Proyecto, al igual que en obras anteriores. Además, se menciona que durante la ejecución de la obra, el equipo de Relacionamiento con la Comunidad estará disponible para atender consultas y reclamos de los vecinos y usuarios.

Plazo de Obra

La obra total del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane se ejecutará en un plazo previsto en 33 meses. Los plazos y tareas previstas para cada componente, así como la simultaneidad de las obras se indican en el Cronograma de Obra (Registro N° RE-2024-28082010-GCABA-DGEVA).

De acuerdo al Cronograma mencionado y a las aclaraciones provistas por Informe N° IF-2024-33047656-GCABA-AUSA, el período 2024-2025 de la etapa de construcción comprende la ejecución de: **Colectora Norte y Puentes, Colectora Sur y Puentes, Calles frentistas Norte y Sur, Traza Principal Tramo 1** (desde Av. Gral. Paz, progresiva 0+200, hasta calle Pola, progresiva 2+100) **y Traza Principal Tramo 2** (desde calle Pola, Progresiva 2+100, hasta Peaje Dellepiane, progresiva 5+000).

Etapa de Operación

Como elementos destacados de la etapa de operación, el profesional interviniente describe lo siguiente:

1. *Comportamiento del tránsito:*

De lo declarado en el Estudio de Transito realizado, adjunto por Registro N°RE-2024-28081992-GCABA-DGEVA, luego de realizada la micro simulación contemplando el escenario de operatividad del proyecto, se desprenden las siguientes conclusiones para el escenario de funcionamiento futuro:

- *"El objetivo perseguido por el Proyecto de mejorar las condiciones de circulación de manera tal de incrementar los niveles de seguridad vial de la AU Dellepiane es alcanzado a partir de las modificaciones planteadas. Todos los indicadores evaluados, relacionados con tiempos de viaje, demoras, detenciones obligadas y velocidad de circulación mejoran respecto de la situación actual.*
- *La readecuación de la traza de la AU Dellepiane a los estándares de una autopista moderna con una infraestructura vial segura para los usuarios tiene, especialmente el cierre de algunos ramales y la reubicación de otros, impacto en la red vial urbana aledaña. Viajes cortos, de características locales, que por la proximidad de accesos y egresos actualmente utilizan la Autopista para llevarse a cabo, comenzarán a ser realizados por la red urbana. Por otro lado, algunos usuarios deberán ingresar y egresar a y desde la Autopista por ramales diferentes a los que utilizan en la actualidad. Esto llevará a que ciertos tramos de las colectoras registren un crecimiento de los volúmenes vehiculares circulantes. Fundamentalmente, esta situación se observa en el tramo que va desde la altura de la calle Montiel y la Av. Piedrabuena hasta la rotonda de la Av. Argentina, tanto en el lado sur como en el sector norte. En menor medida, también se registra un aumento del tránsito desde la mencionada rotonda hasta la altura de la calle*

Miralla. De todas maneras, teniendo en cuenta que existe una capacidad remanente en las arterias de la red urbana aledaña a la Autopista que será capaz de absorber el aumento del tránsito vehicular generado, se considera que los parámetros de circulación se mantendrán dentro de un entorno razonable para las condiciones dadas.

- *En lo que respecta al transporte masivo de pasajeros, la segregación de la circulación de buses y combis respecto del tránsito general a partir de la introducción de un carril exclusivo, asegura condiciones de circulación adecuadas, con mejoras en las velocidades comerciales. Esto redundará en menores tiempos de viaje, beneficiando de esta forma a los usuarios de esta clase de vehículos.*
- *El Proyecto generará una mejora sustancial en la accesibilidad de la trama urbana de este sector de la Ciudad. La materialización de la conexión de las colectoras norte y sur, a ambos lados de la Autopista, permitirá mitigar los efectos negativos de la importante barrera urbanística que actualmente configura la traza del Ferrocarril Belgrano Sur.*
- *Aunque no fue cuantificado en el presente estudio, se entiende que el Proyecto implicará una mejora en las condiciones ambientales del área. Los mayores flujos vehiculares circulan por la Autopista Dellepiane, en ambos sentidos. Tal como lo demuestran los indicadores analizados, el Proyecto mejora las condiciones de circulación en esta vía principal, reduciendo la cantidad de detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión. Esto llevará a que las emisiones de gases de efecto invernadero al medio ambiente se vean reducidas respecto de las que se generan en la actualidad.".*

1. *Entorno Acústico*

Con la finalidad de analizar los efectos producidos por el proyecto en el entorno acústico inmediato, área de intervención (AEP) y de influencia (AID - AII), se realizó un Estudio de Impacto Acústico, el cual se adjunta por Informe N° IF-2024-28738095-GCABA-AUSA. De las conclusiones realizadas en dicho Estudio, surge lo siguiente:

"De los análisis realizados se desprende que el proyecto no introducirá cambios en la acústica vehicular que impliquen impactos negativos en la población vecina. Como se anticipó en las instancias descriptivas, el análisis de resultado ha comprobado que los altos niveles de emisión de los carriles principales de autopista enmascaran los cambios que este proyecto produce sobre las colectoras."

Balance suelo absorbente

Como resultado de la ejecución del proyecto "Parque Lineal Dellepiane" contará con una superficie total de 162.000m^2, generándose una reducción de un 25% respecto a la situación original (Documento N° CE-2024-32150912-GCABA-DGEVA pág. 1). En relación a la ejecución de la totalidad del proyecto, se destaca que, aunque el proyecto contará con una superficie verde menor respecto a la actual, las obras viales proyectadas comprenden el tendido de infraestructura hidráulica adecuada para la captación y evacuación de las aguas de origen pluvial, evitando posibles anegamientos aún en condiciones climáticas adversas.

El proyecto Master Plan AU Parque Dellepiane prevé un diseño del espacio público y del paisaje que incluye la formalización de distintos usos que actualmente existen y la incorporación de nuevos espacios recreativos de acceso público con áreas de juegos infantiles, sectores de calistenia, espacios culturales, áreas gastronómicas y sectores de descanso y reunión.

Asimismo, se contempla la parquización de todas las áreas verdes con especies nativas, acompañando los distintos usos propuestos y la ejecución de sectores con especies representativas del "ecosistema del talar" y del "monte ribereño" con el fin de promover la biodiversidad y los servicios ecosistémicos que esta trae aparejados, tales como la regulación hídrica y reducción del efecto de isla de calor, entre otros.

Cabe mencionar que, el Gobierno de la Ciudad tiene previstas obras para la Cuenca del Arroyo Cildáñez en el marco del Plan Director de Obras Hídricas. Dichas obras, serán complementarias al Master Plan. Una de las obras proyectadas es el Ramal Zelarrayán, la cual tiene como objetivo aliviar las inundaciones en la zona comprendida entre las calles Aquino, Av. Argentina, Dellepiane y Av. Escalada, incrementando la capacidad de conducción. Se tiene previsto incorporar sumideros

adicionales a los existentes y conectar los sumideros existentes sobre la colectora sur de la AU Dellepiane al nuevo conducto.

3. IDENTIFICACION DE IMPACTOS AMBIENTALES

Con el fin de evaluar los impactos ambientales, considerando distintas interacciones que tienen lugar en el sistema complejo constituido por las acciones del Proyecto, por un lado, y el ambiente (medios natural y social), por el otro, el profesional actuante elaboró la matriz de impactos ambientales obrante en Registro N°RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA (Pág. 105), permitiendo visualizar, con simbología sencilla, dichas interacciones. En cada casilla de la matriz se realiza una calificación del impacto de acuerdo con los criterios y simbologías descriptos (Págs. 100-104), relacionados al signo, magnitud, duración y extensión.

A partir del reconocimiento de acciones del proyecto volcadas en la matriz, se analizaron en mayor detalle aquellas reconocidas como las de mayor potencial de afectar componentes ambientales.

A continuación, se refiere la implicancia de cada una de las acciones seleccionadas para cada una de las etapas en análisis:

Etapa pre-constructiva:

Al respecto se declara que una adecuada Difusión del Proyecto podrá revertir una potencial situación de incertidumbre en la OPINIÓN PÚBLICA respecto de las implicancias urbano-ambientales que las acciones del mismo pudiesen generar en sus distintas etapas. La implementación de las Medidas de Mitigación y del Programa de Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad previsto por el PGA, contribuirá al conocimiento público de las pautas y contenidos del Proyecto, traduciéndose en un impacto que se pondera como **positivo leve, transitorio y distribuido** en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Etapa constructiva:

Impactos sobre el medio físico-natural

En relación al *Suelo* el profesional actuante manifiesta que, si bien el Proyecto se localiza en un área urbana totalmente antropizada, las acciones vinculadas a *Demoliciones y Remociones, Movimientos de Suelo, Excavaciones y Resolución de Interferencias* podrán afectar al componente SUELO. Teniendo en cuenta que dichas acciones son de carácter superficial y previendo que el excedente producido será reutilizado en la obra misma o que será retirado para ser dispuesto en sitios habilitados para tal fin, y que las tareas serán planificadas y ejecutadas contemplando la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, el impacto se evalúa como **negativo leve, permanente y localizado en el AEP**.

Respecto de la *Composición del aire,* se declara que, durante la Etapa Constructiva, las acciones propias del desarrollo de la obra afectan la COMPOSICIÓN DEL AIRE debido a las emisiones de polvo y partículas en suspensión producto de la destrucción y/o manipulación de materiales y de los *gases generados* por accionamiento de *motores de maquinarias y vehículos de transporte* utilizados por la obra. Teniendo en cuenta la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, se pondera el impacto producido como **negativo leve, transitorio y localizado en el AID.**

En cuanto al *Ruido,* el profesional actuante declara que, las acciones propias de la Etapa Constructiva debido a la *ejecución de las tareas en sí mismas, a la manipulación de materiales, a la activación de equipos y maquinarias y al tránsito de vehículos afectados a la obra*, se caracterizan por producir un incremento en el nivel de RUIDO. Con la implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, se estima que durante este período los niveles acústicos podrán mantenerse dentro de los límites admisibles para el área de desarrollo de la misma, por lo que el impacto producido se pondera como **negativo leve, transitorio y localizado en el AID.**

Respecto al componente *Agua,* en particular el *Agua subterránea,* se declara que, las acciones previstas para la ejecución del Proyecto son en general de carácter superficial, y en caso que la construcción de pilotes necesarios para la ampliación de los puentes Ferroviario Belgrano Sur y carretero Río Negro *llegaran a la profundidad de la napa freática, su depresión y*

abatimiento se planificará de modo tal de evitar obstrucciones al sistema de desagüe existente en la zona a la vez de asegurar la estabilidad del terreno circundante. De esta forma, **no se esperan impactos significativos sobre el componente** AGUA SUBTERRÁNEA.

Por los *Drenajes superficiales,* se manifiesta que, durante la ejecución de la obra, las acciones de la Etapa Constructiva que involucran el movimiento y/o impermeabilización de suelos, afectan la normal conducción del agua de lluvia y/o riego en los casos que éste fuera necesario. Contemplando que las tareas previstas para la materialización del Proyecto se realizarán instrumentando las técnicas adecuadas para la correcta canalización de los DRENAJES SUPERFICIALES y que se implementarán las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto producido se pondera como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP**.

Con respecto a la *Vegetación,* en particular a la *Cubierta vegetal,* el profesional declara que con las acciones de Funcionamiento de Obradores y Frentes de Obra instalados sobre los espacios verdes laterales a la traza actual de la AU Dellepiane y sus colectoras, de *Preparación del terreno, y de Movimientos de Suelo - Excavaciones,* se manifiesta que se afectará la CUBIERTA VEGETAL existente en el polígono afectado por la obra. Contemplando que el *Proyecto prevé su restitución a través de la materialización de un nuevo espacio verde diseñado como parque lineal*, el impacto producido se pondera como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP.**

Por otro lado, se declara que las tareas asociadas a la Parquización, conllevan un aporte beneficioso de SUELO apto para la plantación de herbáceas y arbustos que conforman la nueva CUBIERTA VEGETAL que prevé el Proyecto. Contemplando la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA con relación a los Programas específicos de control sobre la calidad del suelo y de plantación y conservación de la vegetación, se estima un impacto ponderado como **positivo leve, permanente y localizado en el AEP**

En relación al *Arbolado público,* se declara que, la ejecución de las obras demandará la *Remoción y Retiro de una importante cantidad de ejemplares* del ARBOLADO PÚBLICO existentes en los espacios verdes laterales a la traza actual de la AU Dellepiane y sus colectoras. Al respecto, el profesional actuante declara que, teniendo en cuenta que con la planificación de las tareas para la construcción de cada componente del Proyecto se realizará un relevamiento pormenorizado de la situación en cuanto a la cantidad de ejemplares a ser afectados y de cada uno su especie, estado fitosanitario y posibilidad de trasplante y que las extracciones se compensarán con el abastecimiento de nuevos ejemplares en un número que excederá la compensación demandada por la autoridad competente del GCABA, la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado, se pondera al impacto producido como **negativo medio, transitorio y localizado en el AEP**. En cuanto a la temporalidad definida para el impacto, se considera que con el transcurso del tiempo **a medida que evolucionen los nuevos ejemplares, se producirá la recuperación de la masa arbórea en el área afectada.**

Asimismo, se declara que, las tareas a realizar con relación a la plantación de herbáceas y arbustos y al manejo del arbolado, ocasionarán el estrés de las especies que conformarán la nueva CUBIERTA VEGETAL y de los ejemplares del ARBOLADO PÚBLICO a trasplantar y también de los nuevos ejemplares a incorporar, en función de su adaptación al medio y a la ubicación prevista por el Proyecto. Contemplando implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, a fin de conducir y administrar los cuidados necesarios para su fortalecimiento y afianzamiento en el sitio, el impacto se pondera como **negativo leve, permanente y localizado en el AEP.**

En relación a la *Fauna,* en particular a la *Avifauna,* el profesional declara que *la Remoción y Retiro de numerosos ejemplares del arbolado* urbano en función del desarrollo de las distintas acciones le Proyecto, *afectará el hábitat de las especies* de la AVIFAUNA que suelen anidar en este sector de la ciudad, según lo declarado. Sin embargo, el entorno ofrece un abundante arbolado para servir de refugio a estas comunidades hasta que se concrete la recuperación de la masa arbórea prevista, por lo **que no se espera un efecto sustancialmente adverso en el AEP**.

Impactos sobre el medio socio-económico:

Respecto de la *Actividad económica* y en particular el componente *Empleo,* se declara que las acciones propias de la Etapa Constructiva incidirán sobre el EMPLEO de técnicos, profesionales y operarios, necesarios para el desarrollo y ejecución de

la obra, como así también en la dinamización del COMERCIO Y SERVICIO ante la demanda de insumos y especialidades vinculados a la industria de la construcción. Considerando el tipo y envergadura del Proyecto, el impacto producido se evalúa como **positivo leve, transitorio y distribuido en el AMBA.**

En cuanto a la *Infraestructura y servicios,* en especial la *Red vial,* se manifiesta que el Funcionamiento de Obrador y Frentes de Obra y las acciones de Demoliciones, Movimientos de Suelo - Excavaciones, y específicas asociadas a la Readecuación de la Traza Principal, afectarán, la circulación de tránsito por la RED VIAL - AUTOPISTA debido a la disminución de carriles mientras se ejecutan los trabajos. Sin embargo, tal como prevé el Estudio de Tránsito, el desarrollo de la obra se llevará a cabo implementando las Medidas de Mitigación y un Programa específico del PGA para ordenamiento del tránsito, que minimice las molestias a los usuarios de esta vialidad, por lo que el impacto producido se pondera como **negativo leve, permanente y localizado en el AEP.**

Asimismo, el Funcionamiento de *Obrador y Frentes de Obra y las acciones de Demoliciones, Movimientos de Suelo - Excavaciones, Resolución de interferencias, Adecuación de la Vía Pública y Construcción / Ampliación* vinculadas a cada uno de los componentes del Proyecto Readecuación de la Traza Principal (ensanche de viaductos sobre avenidas y calles y adecuación de entradas y salidas), Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y Ampliación del puente ferroviario Belgrano Sur, afectarán la circulación habitual sobre la RED VIAL URBANA aledaña al Proyecto, asimilándose a una obra típica de remodelación de la red vial, en las que se programan cortes de calzada parciales, priorizando los flujos de mayor caudal y planificando la atenuación de los efectos producidos de manera conjunta con la autoridad competente del GCABA. Considerando la instrumentación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto se evalúa como **negativo leve, transitorio y localizado en el AID**.

Los procesos propios de las acciones de obra previstas para la Ampliación del puente carretero Río Negro, demandarán el cierre de esta vía de circulación del tránsito durante el período de desarrollo de los trabajos, afectando la operatoria de la RED VIAL URBANA y la RED PEATONAL aledañas ya que implicará la restricción de la conexión a la que el puente mismo sirve, a la vez de resultar necesario planificar la derivación del tránsito de vehículos y personas a rutas alternativas, también en este caso de manera conjunta con la autoridad competente del GCABA. Con la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, el impacto producido se pondera como **negativo medio, transitorio y localizado en el AII.**

En relación al *Autotransporte público de pasajeros,* y de acuerdo a lo declarado, si bien con las tareas vinculadas a la acción de Adecuación de la Vía Pública la operatoria del TRANSPORTE PÚBLICO APP que circule por las calles frentistas a la autopista hasta tanto se habilite el funcionamiento de los carriles exclusivos, no se verá afectada más allá de lo observado para el funcionamiento de la Red Vial pudiendo surgir la necesidad de reubicación temporal de alguna parada en pos de mantener la fluidez del tránsito pasante y/o evitar molestias a los usuarios de las líneas de colectivo, durante la espera de las unidades en servicio. Contemplando la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA, el impacto producido se pondera como **negativo leve, transitorio y localizado en el AID.**

Con la ejecución de tareas vinculadas a las acciones de Reemplazo de pasarelas aéreas peatonales existentes, de Adecuación de la vía pública que podrá afectar algunos tramos de veredas frentistas y con la Construcción del Parque Lineal que suspenderá la utilización de senderos existentes en el actual espacio verde lateral a la autopista, se verá afectada la *Red peatonal*. Considerando que la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA permitirá evitar o minimizar inconvenientes para los transeúntes, el impacto producido se pondera **como negativo leve, transitorio y localizado en el AID.**

Asimismo, de acuerdo a lo declarado, los trabajos concernientes a las acciones de Reemplazo de pasarelas aéreas peatonales existentes y de Ampliación del puente carretero Río Negro limitarán la ACCESIBILIDAD para peatones y vehículos pasantes de un lado a otro de la autopista (Sur a Norte y viceversa). La planificación de rutas alternativas para este tránsito junto con la implementación de Medidas de Mitigación y del Programa específico del PGA para el ordenamiento del tránsito durante el desarrollo de las obras, favorecerá la morigeración del efecto adverso sobre los usuarios por lo que el impacto producido se evalúa como **negativo leve, transitorio y localizado en el AII.**

En cuanto a los *Servicios de red,* se declara que, con la ejecución de las tareas vinculadas a Demoliciones y Remociones, Movimientos de Suelo - Excavaciones y Resolución de Interferencias con tendidos de infraestructura, se podría producir una circunstancial afectación a la habitual prestación de los SERVICIOS POR RED en el área circundante a las obras. Teniendo en cuenta la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA, se estima este impacto como **negativo leve, transitorio y localizado en el AID.**

Gestión de Residuos

Surge que, las acciones previstas para la Etapa Constructiva conllevan la producción de desechos del tipo asimilables a domiciliarios en un volumen no habitual en el área de la intervención, afectando a la GESTIÓN DE RESIDUOS R.S.U. Contemplando que se implementarán las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto producido se evalúa como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP.**

Asimismo, en este sentido, si bien por las características de la obra a desarrollarse, no se espera que con él se generen residuos peligrosos contemplados por la Ley CABA 2214, el Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra conlleva la producción de desechos que resulten del mantenimiento de equipos y maquinarias afectadas a los trabajos. En esos casos, se realizará la GESTIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS procediendo a su recolección transitoria diferenciada y a su traslado para disposición final en plantas autorizadas para su recepción por transportistas registrados para tal fin. Por lo tanto, contemplando la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA, se pondera el impacto producido como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP**.

Por otra parte, se declara que con la ejecución de las tareas vinculadas al Movimientos se suelo - Excavaciones - Restitución de Taludes, el material removido que podrá ser reutilizado en la obra misma o resolver la GESTIÓN DE EXCEDENTES DE EXCAVACIÓN a disposición final en sitios autorizados para su recepción. Considerando en ambos casos la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA, el impacto producido se evalúa como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP**. De producirse un eventual hallazgo de suelo contaminado, su manejo cumplirá con los protocolos establecidos por la normativa vigente y los requerimientos de su autoridad de aplicación, que incluye su gestión como Residuos Especiales; por tratarse de una circunstancia hipotética de ocurrencia eventual, contemplada por las Medidas Mitigación y el PGA propuesto, en esta instancia no se la caracteriza como un impacto significativo.

Con la ejecución de las tareas vinculadas a las acciones de Remociones y Retiros que involucran la extracción de árboles, de Plantación de herbáceas y arbustos y Manejo de Árboles, referida a trasplante de existentes y plantación de nuevos ejemplares, se generará la demanda de GESTIÓN DE EXCEDENTES DE VERDES, lo que requerirá que según lo manifestado por el profesional actuante, se cumplan las disposiciones en cuanto al traslado de los mismos a los sitios particularmente habilitados para su recepción. Teniendo en cuenta que se implementarán las Medidas de Mitigación y PGA previstos, el impacto producido se evalúa como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP**

Con el desarrollo de distintas acciones previstas para la ejecución de la obra, Demoliciones - Remociones, Adecuación de la Vía Pública y Construcción / Ampliación vinculadas a cada uno de los componentes del Proyecto Readecuación de la Traza Principal (ensanche de viaductos sobre avenidas y calles y adecuación de entradas y salidas), Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur, Ampliación del Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación del Puente Carretero Río Negro, se generará una presión sobre la GESTIÓN DE EXCEDENTES DE DEMOLICIONES Y DE OBRA, la que se declara deberá cumplir con las procedimientos establecidos por el GCABA en cuanto a su disposición en sitios habilitados para la recepción de áridos. Considerando la implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto producido se evalúa como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP.**

En cuanto a las *Condiciones de seguridad,* surge que, durante la Etapa Constructiva, las acciones propias del proceso de obra en general, aumentan la PROBABILIDAD DE ACCIDENTES. Teniendo en cuenta la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA que consideran el seguimiento de las normas de seguridad vigentes y la implementación de un Programa de Contingencias, se pondera este impacto como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP.**

Asociado al Funcionamiento de Obrador e Instalación de Cercos y Vallados, se declara que se presume la vigilancia permanente en el área de ejecución de las obras y el acondicionamiento favorable para la SEGURIDAD DE LAS PERSONAS y BIENES. Teniendo en cuenta la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, estas implicancias se consideran un impacto ponderado como **positivo leve, transitorio y localizado en el AID.**

Si bien con la ejecución de las tareas propias de la obra referidas a las acciones Demoliciones - Remociones, Adecuación de la Vía Pública, y Construcción de Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur podrá verse alterado el habitual desarrollo de las ACTIVIDADES EN EL ÁREA (residencial, comercial y de servicios, deportiva y recreativa, educativa y socio-cultural) , se declara que la planificación efectuada por los responsables de la Obra preverá que las mismas no sean impedidas, mediante la implementación de Medidas de Mitigación y del PGA que minimicen las molestias. Por lo tanto, **no se esperan impactos significativos** para la población que vive y/o desempeña actividades en el AID, más allá de las consideraciones vistas sobre otros componentes del medio ambiente (red vial y peatonal aledaña, percepción del paisaje).

En relación al*, Equipamiento urbano*, con el Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra y lo procesos propios de las acciones de Demoliciones - Remociones y Construcción vinculados a los componentes del Proyecto, Readecuación de la Traza Principal y Parque Lineal, se declara que se afectarán los ESPACIOS VERDES Y DE ESPARCIMIENTO ubicados a ambos lados de la actual traza de la autopista. Considerando que el Proyecto prevé su restitución a través de la materialización de un nuevo espacio verde diseñado como parque lineal, el impacto producido se pondera como **negativo leve, transitorio y localizado en el AEP**.

Asimismo, surge que las acciones propias de la Etapa Constructiva, producirán en los sucesivos frentes de obra, efectos considerados desfavorables sobre el entorno urbano y la calidad del espacio público, al presentar aspectos visuales que alteran la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO. Considerando que los trabajos se realizarán hacia el interior del área delimitada por vallados y/o cerco perimetral que minimizarán las visuales a los sectores de obra propiamente dichos, y que en virtud de la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, se minimizarán las consecuencias adversas sobre este factor del medio ambiente, el impacto se pondera como **negativo leve, transitorio durante el lapso de habilitación de cada frente de obra y localizado en el AID.**

<u>Etapa Operativa:</u>

Impactos sobre el medio físico-natural

En relación a la *Composición del aire,* el profesional actuante manifiesta que, de acuerdo al análisis realizado la Puesta en Funcionamiento de Readecuación de la Traza Principal, Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y Ampliación de Puentes Ferrroviario y Río Negro, el Estudio de Tránsito señala en sus conclusiones ***"Aunque no fue cuantificado en el presente estudio, se entiende que el Proyecto implicará una mejora en las condiciones ambientales del área. Los mayores flujos vehiculares circulan por la Autopista Dellepiane, en ambos sentidos. Tal como lo demuestran los indicadores analizados, el Proyecto mejora las condiciones de circulación en esta vía principal, reduciendo la cantidad de detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión. Esto llevará a que las emisiones de gases de efecto invernadero al medio ambiente se vean reducidas respecto de las que se generan en la actualidad"***. Considerando que esta afirmación se basa en experiencias viales probadas en cuanto a que las mejoras en la distribución de velocidades minimizando los ciclos de detención y arranque redundan en un beneficio para la calidad del aire, se pondera el impacto producido como **positivo leve, permanente y localizado en el AEP**.

En el mismo sentido, en cuanto al *Ruido*, se declara que de acuerdo a las conclusiones del estudio acústico realizado ad hoc para el Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, con la Puesta en Funcionamiento de Readecuación de la Traza Principal, Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y Ampliación de Puentes Ferroviario y Río Negro los mayores cambios en cuanto a la generación de RUIDO serán mayoritariamente enmascarados por la presencia de los ejes principales, que constituyen fuentes emisoras mayores y próximas. Por lo tanto, teniendo en cuenta que no se prevén variaciones sustanciales en el volumen vehicular diario del corredor conformado por la actual traza principal de la AU Dellepiane, **no se esperan impactos significativos producidos por el Proyecto.**

Respecto de la *Vegetación,* en particular la *Cubierta vegetal,* el profesional declara *que* la Puesta en Funcionamiento del Parque Linea, implicará la extensión de una nueva CUBIERTA VEGETAL de herbáceas y arbustos de especies nativas adaptadas a las condiciones locales permitirá mejorar la sustentabilidad y mantenimiento, constituyendo una superficie verde adecuada para un espacio público de calidad ambiental. Teniendo en cuenta la implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, relativos al correcto mantenimiento de las áreas verdes, se estima un impacto ponderado como **positivo leve, permanente y localizado en el AEP**

En relación a esto, y en cuanto al *Arbolado*, se declara que se contará ya con los ejemplares de ARBOLADO PÚBLICO previstos por el Proyecto, habiéndose concretado la plantación establecida por la autoridad competente (DGEVYA) como compensación de los ejemplares afectados por la obra y también los trasplantes previstos por la misma situación. Asimismo, se hace hincapié en que se habrá llevado a cabo la plantación de una mayor cantidad de individuos de los requeridos por la mencionada compensación. En todos los casos se tratará de nativas adaptadas a las condiciones locales permitiendo mejorar la sustentabilidad y disminución de mantenimiento, de acuerdo a lo declarado. En una visión prospectiva, puede considerarse que al haber transcurrido el tiempo que requiera su desarrollo, la masa arbórea se habrá recuperado con un incremento en cuanto a su magnitud, y con una composición en especies aptas para mantener su calidad de vida en el ambiente urbano, lo que podrá considerarse como un efecto beneficioso que se traduce en un impacto ponderado como **positivo leve, permanente y localizado en el AEP**.

Asociado a la recuperación e incremento de la masa arbórea, la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal implicaría la restitución del hábitat natural para las especies que componen la AVIFAUNA urbana.

Impactos sobre el medio socio-económico

Actividad económica

Se manifiesta que, con la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal se prevé el desarrollo de un polo gastronómico, propiciando la generación de nueva actividad económica de COMERCIO y SERVICIOS asociados al uso recreativo y de esparcimiento del espacio verde, produciendo un impacto que se evalúa como **positivo leve, permanente y localizado en el AEP.**

En este mismo sentido, en cuanto a la *Red vial,* y como producto de la rectificación y ensanche de la calzada central incluyendo viaductos sobre calles y avenidas otorgando a los carriles y banquinas ancho regular, la incorporación de carriles exclusivos para circulación de líneas de APP y la adecuación de entradas y salidas a la normativa vigente, se evidenciarán las mejoras sobre la RED VIAL que benefician la operatoria de la AUTOPISTA PARQUE DELLEPIANE y también la SEGURIDAD DE PERSONAS Y BIENES. De acuerdo a las conclusiones del Estudio de Tránsito realizado ***"El objetivo perseguido por el Proyecto de mejorar las condiciones de circulación de manera tal de incrementar los niveles de seguridad vial de la AU Dellepiane es alcanzado a partir de las modificaciones planteadas. Todos los indicadores evaluados, relacionados con tiempos de viaje, demoras, detenciones obligadas y velocidad de circulación mejoran respecto de la situación actual"***. El impacto producido se evalúa **como positivo medio, permanente y localizado en el AEP**.

En cuanto a la *Red vial urbana*, se manifiesta que, la Puesta en Funcionamiento de los Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur junto con la Puesta en Funcionamiento de la Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación y Puente Carretero Río Negro permitirá la continuidad de la circulación del tránsito a lo largo de toda la extensión del trazado de la vía paralela a la traza principal de la Autopista Parque Dellepiane, particularmente de vehículos pesados que hoy deben desviarse a calles aledañas, beneficiando así la operatoria de la RED VIAL URBANA del sector, redundando también en la SEGURIDAD DE PERSONAS Y BIENES de sus alrededores. El impacto producido se pondera como **positivo medio, permanente y localizado en el AID.**

Asimismo, la Puesta en Funcionamiento de los Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y de la Ampliación de Puente

Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación y Puente Carretero Río Negro permitirá la continuidad de la circulación del tránsito a lo largo de toda la extensión del trazado de la vía paralela a la traza principal de la Autopista Parque Dellepiane. El impacto producido sobre las condiciones de ACCESIBILIDAD para el sector, se pondera como **positivo medio, permanente y localizado en el AID.**

La Puesta en Funcionamiento de Pasarelas Peatonales implica la reconstrucción de las existentes y su ubicación para permitir el acceso a las estaciones-parador de los carriles exclusivos para APP. Esta situación redunda en un beneficio para la operatoria de la RED PEATONAL y por ende para la ACCESIBILIDAD en el área al mejorar la vinculación entre uno y otro lado de la autopista. Asimismo, el reemplazo de las pasarelas existentes se traduce en una mejora en cuanto a la SEGURIDAD DE PERSONAS Y BIENES. Cada uno de los **impactos identificados se evalúan como positivo leve, permanente y localizado en el AID**.

En relación a la *Gestión de residuos sólidos urbanos* en el área y en los espacios verdes públicos de la Comunas, que podrán ser ampliados sobre los respectivos sectores bajo su responsabilidad, el impacto producido se evalúa como **negativo leve, permanente y localizado en el AEP.**

En relación al *Autotransporte público de pasajeros,* el profesional actuante declara que, la Puesta en Funcionamiento de la Readecuación de la Traza Principal implica la oferta de Carriles Exclusivos para líneas de APP desde el puente ferroviario del FFCC Belgrano Sur hasta su empalme con el Metrobús 25 de Mayo complementados por las instalaciones de estaciones-parador. La disponibilidad de esta infraestructura, cuyo funcionamiento y mejoras para la operación del sistema correspondiente al AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (APP) ya probado y aceptado en distintos corredores de la Ciudad es responsabilidad de la autoridad competente del GCABA, se evalúa como un impacto positivo medio, **permanente y localizado en el AEP.**

Percepción del paisaje urbano:

Al respecto, se manifiesta que, la Puesta en Funcionamiento de la Readecuación de la Traza Principal con la inclusión de los Carriles Exclusivos para líneas de APP, junto con la Puesta en Funcionamiento de Pasarelas Peatonales aportarán un reordenamiento que incidirá sobre la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO merced a la ampliación de la traza con la repavimentación de la calzada principal y la circulación diferenciada del tránsito, la presencia de nuevas instalaciones y mobiliario correspondiente a las estaciones- parador y el emplazamiento de las pasarelas peatonales reconstruidas y nuevas con diseño estandarizado. Teniendo en cuenta la diversidad de situaciones y elementos que actualmente conforman la perspectiva a lo largo de la extensión de la autopista, se estima que el nuevo ámbito de la Autopista Parque Dellepiane se traducirá en un **impacto positivo leve, permanente y localizado en el AEP**.

Si bien la Puesta en Funcionamiento de los Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y de la Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación de Puente Carretero Río Negro modificarán el entorno del segmento de la red vial en el que se extenderá este componente del Proyecto, se estima que **no se producirá una alteración que genere un impacto significativo** en cuanto a la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO.

La Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal aportará a un sector actualmente desarticulado en sus funciones y postergado en su renovación, nuevas condiciones de buena calidad ambiental (vegetación, iluminación, mobiliario, equipamiento para uso de encuentro social, cultural, deportivo, comercial) al espacio verde público a lo largo y acompañando toda la traza de la Autopista Parque Dellepiane, produciendo un efecto enriquecedor sobre la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO. El impacto se pondera como **positivo alto, permanente y localizado en el AID**.

Asimismo, en cuanto a las *Actividades en el área*, se declara que la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal conlleva la incorporación de instalaciones, equipamiento y mobiliario urbano aptos para el desarrollo de multiplicidad de actividades complementarias a las ACTIVIDADES EN EL ÁREA que ya se desarrollan a nivel barrial referidas a los rubros comercial y de servicio, deportivo, recreativo, socio-recreativo, educativo y socio-cultural, por lo que se estima que en este sentido, se producirá un impacto **positivo leve, permanente y distribuido a nivel barrial y e intercomunal.**

En relación a *Espacios verdes y de esparcimiento,* se manifiesta que, con la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal que da carácter a la Autopista Parque Dellepiane al extenderse a lo largo y acompañando la traza vial, se incorpora a los ESPACIOS VERDES Y DE ESPARCIMIENTO de la ciudad un espacio público de gran envergadura y singular calidad ambiental, a raíz de la parquización planificada con las distintas especies nativas de herbáceas y arbustos y árboles que albergará y los recorridos para peatones y bicicletas que propicia, produciendo un impacto que se evalúa de cauerdo a lo declarado, como **positivo alto, permanente en tanto se lleven a cabo las pertinentes tareas de mantenimiento de sus condiciones iniciales y distribuido a nivel interbarrial e intercomunal.**

Conclusiones

Como conclusión de la evaluación de los impactos ambientales el profesional actuante destaca que, para el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se producirán la mayoría de los impactos negativos sobre los componentes del medio en la etapa constructiva.

De acuerdo a las acciones previstas para la período de obra, los efectos adversos identificados se relacionan con las emisiones de gases y partículas y los ruidos producidos por el accionamiento de vehículos y equipos y las tareas propias de esta etapa; con la remoción de suelos (aunque en un medio ya totalmente antropizado) y del manto vegetal como producto de excavaciones; con la alteración de los drenajes a raíz de los trabajos en superficie y en profundidad; con la afectación del arbolado público por la extracción de ejemplares existente en las áreas verdes laterales a la actual traza de la AU Dellepiane afectadas por las obras y, en consecuencia, sobre el hábitat de la avifauna que en ellos se refugia; con las alteraciones, de la red peatonal y del autotransporte público y, consecuentemente en la accesibilidad; entre otros antes mencionados.

Asimismo, se identifican como efectos adversos en esta etapa la probabilidad de que sucedan accidentes al ejecutarse los trabajos; la desactivación de los espacios verdes laterales a la traza de la autopista destinados a actividades de esparcimiento; y, finalmente, con la alteración del paisaje urbano, producto de la instalación de cercos y vallados que confinarán del desarrollo de los distintos trabajos en los sucesivos frentes de obra.

En general, se trata de impactos acotados en al tiempo del período de la obra, con un alcance que remite al área de ejecución de la misma y no más allá del área de influencia determinada para el presente Estudio. Todos serán pasibles de ser compensados o atenuados mediante la aplicación de las Medidas de Mitigación propuestas y de la implementación del Plan de Gestión Ambiental (PGA).

Los efectos positivos destacables, también evaluados como de magnitud leve y circunscriptos al tiempo de duración de la obra, se refieren a la generación de empleo y a la actividad del comercio y los servicios vinculados a la industria de la construcción, movilizadora de la economía regional.

Asimismo, manifiesta que durante la Etapa de Operación, se prevén los impactos positivos más significativos del Proyecto, ya que con la puesta en funcionamiento de los distintos componentes del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se cumplirá con el objetivo fundamental de jerarquizar y optimizar la red vial troncal de la Ciudad, fomentando la seguridad vial y peatonal de acuerdo a la normativa vigente, el uso seguro y ordenado del transporte público, la generación de usos mixtos para potenciar la actividad social y el disfrute de los vecinos linderos mientras se promueven mejoras en el paisaje urbano.

En este sentido, el conjunto de las acciones producirán efectos favorables, con distinta intensidad sobre la calidad del aire debido a la mejora en la fluidez del tránsito disminuyendo la cantidad de detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión; sobre el tránsito circulante por la autopista y por la red vial urbana al producirse distintas mejoras que benefician la operatividad de estas vías y la accesibilidad al sector; sobre el transporte público, al producirse la instalación de la infraestructura necesaria para la circulación diferenciada del transporte público, que permitiría una mejora en la calidad del servicio; sobre la conectividad y la seguridad en el desplazamiento de los peatones a partir de los reemplazos e incorporación de nuevas pasarelas aéreas y de las mejoras y ampliaciones de la red peatonal, asociadas a los puentes y a las veredas y senderos trazadas en el nuevo parque lineal; sobre las actividades que desarrollan instituciones y comercios que funcionan en el área de influencia, que se verán potenciadas como consecuencia de la provisión de espacios,

instalaciones y mobiliario urbano aptos para el desarrollo de actividades recreativas, deportivas, culturales y sociales en general, acompañadas por comercio orientado a la gastronomía; y sobre el equipamiento urbano del área, al sumarse un nuevo espacio verde y de esparcimiento de envergadura, el Parque Lineal que da carácter a la Autopista Parque Dellepiane.

Cabe destacar que los impactos positivos evaluados como de mayor magnitud son los vinculados a los beneficios sobre la operatividad y la seguridad de la red vial - autopista, a la accesibilidad que se propicia al sector y también a la habilitación del parque lineal que incorpora un espacio público con parquización planificada al sistema de áreas verdes y de esparcimiento público de este sector de la ciudad. Los únicos impactos negativos reconocidos para esta etapa, de magnitud leve, se relacionan con la presión que recibirá la gestión de los residuos del tipo RSU producidos por la generación adicional de residuos que derivará del funcionamiento de las nuevos espacios verdes y el desarrollo de las actividades para ellos propuestas, y que deberá ser adecuadamente llevada adelante a través de un programa específico del PGA.

Las Medidas de Mitigación propuestas y los Programas del PGA definidos para la Etapa de Operación que se incluyen en el presente Informe Técnico, están dirigidos a anticipar, prevenir y/o controlar factores que pudieren causar contextos desfavorables, y en tanto se cumpla con su instrumentación e implementación, los beneficios del Proyecto podrán ser sostenidos en le tiempo.

Finalmente, de acuerdo al análisis realizado, se puede concluir en que el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane no presenta factores adversos que no puedan ser atenuados y/o controlados, y deviene en una oportunidad para avanzar en el Plan de Movilidad Sustentable que beneficie al área Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

4. MEDIDAS DE MITIGACION:

De acuerdo a la evaluación de impactos ambientales efectuada por el profesional interviniente, se establecieron las siguientes medidas de mitigación generales:

• Incorporar al diseño del Proyecto todos los aspectos normativos, reglamentarios y procesales establecidos por la legislación vigente, en las distintas escalas, relativos a la protección del ambiente; a la autorización y coordinación de cruces e interrupciones con diversos elementos de infraestructura; al establecimiento de obradores; etc.

• Proveer capacitación de los niveles con capacidad ejecutiva de la/s empresa/s contratistas en los aspectos de eficiencia y requerimiento ambiental.

• Elaborar y mantener actualizado, durante las distintas etapas del Proyecto, un programa de actividades y de coordinación que minimice los efectos ambientales indeseados. Esto resulta particularmente relevante para la Etapa Constructiva, con relación a la planificación de obradores, secuencias constructivas, técnicas de excavación y construcción, conexión con cañerías existentes, etc.

• Asegurar los debidos planes de contingencia para situaciones de emergencia que puedan ocurrir y tener consecuencias ambientales significativas, tanto en la etapa constructiva como en la de operación.

Como medidas específicas, se pueden destacar las siguientes:

Etapa pre-constructiva:

Difusión del Proyecto:

Se planificará la correcta difusión del Proyecto a través de los medios que se estime convenientes, con el fin de minimizar los efectos adversos que la incertidumbre en la opinión pública pueda producir en contrario a la concreción del mismo.

Etapa Constructiva

Tareas preliminares de adecuación de la Red Vial:

Se realizarán y/o completarán las gestiones destinadas a la ejecución de las obras viales provisorias que impliquen modificaciones a la circulación vehicular, aprobados por la Dirección General de Tránsito y Transporte del GCBA, en un plazo concurrente con la fecha de iniciación de las obras, para asegurar el cumplimiento del cronograma trazado.

Funcionamiento del Obrador

La ubicación de los obradores se dispondrá en sitios donde no se generen conflictos con las actividades contiguas, de linderos y de la comunidad en general y/o produzcan impactos acumulativos o de saturación de infraestructura de servicios.

Se mantendrá vigilancia permanente, fuera del horario de trabajo se mantendrá cerrado y de noche, con las condiciones adecuadas de iluminación.

El funcionamiento del obrador considerará todos los aspectos ambientales y de salud e higiene que correspondan, como:

- provisión de agua potable en condiciones aptas para su consumo, cocción de alimentos y aseo personal;

- prohibición de limpieza de vehículos o maquinaria con escurrimiento directo sobre el terreno, la vía pública y/o drenajes pluviales;

-prohibición de cualquier acción que modifique la calidad y aptitud de las aguas subterráneas en el área de la obra;

- instalación de baños químicos y provisión de sistemas adecuados para la eliminación y tratamiento de los deshechos producidos por las actividades humanas.

- adecuada disposición transitoria de los residuos sólidos domésticos generados por el funcionamiento del obrador con el fin de impedir problemas innecesarios de creación de ambientes propicios para la proliferación de vectores y roedores y/o evitar la contaminación de aguas y suelos;

- provisión de sistemas adecuados, de acuerdo con la normativa vigente, para disposición transitoria de combustibles, aceites y desechos propios del mantenimiento de equipos y vehículos de transporte de materiales en el obrador;

- exigencia de conductas que eviten los derrames, pérdidas y generación

innecesaria de desperdicios;

- mantenimiento de las condiciones generales de limpieza y provisión de todos los elementos y aplicación de métodos necesarios para asegurar las condiciones de salubridad que establecen las normas de higiene y seguridad vigentes;

- aprovisionamiento de botiquines de primeros auxilios, equipos de extinción de incendios, etc. cumpliendo con las normativas de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Asimismo, se preveen medidas específicas para las actividades de:

Instalación de Cercos de Obra y Vallados; *Señalizaciones; Preparación del área para las obras; Escurrimientos y Drenajes; Transporte de materiales desde y hacia la obra; Protección de material acopiado y expuesto.*

En cuanto a las posibles *interferencias con redes de servicios* se desprende que: Con la planificación de las obras se realizará un exhaustivo relevamiento de la red de infraestructura de servicios a fin de evitar o minimizar interferencias no deseadas y/o actuar en forma coordinada con las empresas responsables de dichas prestaciones, de tal manera de optimizar los tiempos,los costos y de atenuar las molestias que pudieran causarse a vecinos por eventual interrupción de los servicios.

En cuanto al Control de Emisiones Gaseosas y Material Particulado se desprende que:

-Se asegurará el cumplimiento de las normas vigentes referidas a la composición química del aire, respetando los niveles de

emisiones y concentración por ellas estipulados.

-Sobre los vehículos y equipos con motor a combustión utilizados para la ejecución de las obras, se realizarán los controles periódicos y el mantenimiento apropiados para asegurar su buen funcionamiento evitando la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

-Se apagarán los motores de las maquinarias durante los períodos de espera entre los trabajos que demandan su utilización

-Se realizará el control para que los vehículos de transporte mantengan apagado el motor tanto durante la carga/descarga de materiales como durante el período que se encuentren en espera.

-Se controlará que el contenido de humedad de la tierra y de los materiales pétreos que se manipulan en la obra, sea suficiente para no generar emisiones a la atmósfera.

-Se efectuará el humedecimiento o riego periódico de las sendas de circulación en el área de trabajos que estén desprovistas de carpeta de rodamiento. Se eliminará el barro de todos los equipos y vehículos antes de abandonar el sitio de obras.

En el caso de evacuación vertical de escombros, se utilizarán tubos con conexiones estancas entre sí, colocando además una lona de protección en el contenedor para evitar la proyección de polvo.

-Se cuidará el mantenimiento de un adecuado tenor de humedad en los materiales que pudieran generar partículas durante la realización de tareas de corte, lijado y cepillado, de elaboración de morteros, y/o de limpieza.

En cuanto al Control de Ruidos se desprende que:

-Las actividades serán programadas de modo de minimizar las afectaciones por ruido al área circundante a la obra, cuidando que los niveles no incrementen más de los valores de fondo de la zona.

-Se programará la realización de los trabajos por fuera de horarios nocturnos y/o diurnos de menor actividad en el entorno para evitar molestias a los vecinos.

-Se realizará el monitoreo continuo sobre el funcionamiento y la eventual calibración de los equipos y vehículos, controlando periódicamente filtros y válvulas y manteniéndolos en buen estado de afinación.

-En caso de resultar necesario, los equipos motorizados utilizados para la ejecución de los trabajos contarán con silenciadores, dispositivos de supresión o amortiguación de ruidos en generadores, compresores, etc., a fin de evitar la propagación de ruidos y vibraciones que afecten a la población vecina y/o el desarrollo de actividades contiguas a las obras.

-En caso que el tipo de tareas lo demanden y que las operaciones lo permitan, se realizará un aislamiento o apantallamiento acústico temporal.

-Se dispondrá para los operarios de mayor exposición directa al ruido y a las partículas generadas por la acción mecánica de las diversas maquinarias, la provisión de los correspondientes elementos de seguridad y protección personal.

-Se controlará que los vehículos y equipos dejen de funcionar durante los períodos de espera para su utilización entre trabajo y trabajo y/o de carga y descarga de materiales

-De manera concurrente, serán consideradas todas las Medidas de Mitigación propuestas por el Informe de Evaluación de Impacto Acústico.

En cuanto a las *Excavaciones, Movimiento de Suelos y Rellenos* se desprende que:

-Las tareas se planificarán de manera de reducir a uno los puntos de egreso/ingreso de vehículos de transporte de material excedente de las excavaciones o de relleno.

-Al realizarse la extracción de tierra y durante el período de acopio, se atenuarán las emisiones pulverulentas mediante el rociado permanente del material, con agua u otro agente humectante.

-En caso de que las características organolépticas del suelo o material removido hagan presumir la existencia de compuestos contaminantes, se dispondrá de protocolos para su manejo, contempando la modalidad de acopio transitorio, la realización de análisis de laboratorio correspondientes para determinar la calidad del material y proceder en consecuencia respecto de su disposición final.

En cuanto a las *Excavaciones se desprende que:*

-Antes del inicio de la obra, se implementará un estudio de los escurrimientos superficiales en el área a excavar, con el fin de instrumentar las medidas (derivación o captación y de ser necesario su bombeo) que eviten el ingreso de aguas drenantes (pluviales o de riego) a los pozos abiertos o el posible anegamiento de áreas aledañas.

-Se garantizarán métodos de excavación que aseguren la estabilidad de los taludes generados, ya sea en forma natural o mediante el empleo de sostenimientos temporarios.

-Se implementará un sistema de monitoreo en correspondencia con el avance de las obras con el objeto de mantener bajo control los posibles asentamientos que pudieran producirse en el terreno, permitiendo detectar la variación de los mismos y corregir las causas que los generen.

-En caso de encontrar restos de construcciones anteriores, se tomarán los recaudos necesarios para separar los escombros, evitando que los mismos pudiesen contaminar las aguas subterráneas.

-El manejo del material extraído será planificado de acuerdo a los resultados obtenidos en los sondeos realizados con anterioridad al inicio de las tareas.

-Los sitios de disposición final de los suelos extraídos serán definidos a sitios autorizados por el GCABA. Se coordinará el retiro inmediato del material excavado hacia los sitios de disposición final a cargo de transportistas registrados.

-Para el caso de ser necesario su acopio circunstancial dentro del área de obra, se definirán con anticipación los sitios de probable disposición transitoria de material excedente de acuerdo a su composición.

En cuanto a los Rellenos se desprende que:

-Cuando la calidad del material lo permita y con el fin de minimizar o evitar la necesidad de explotar otras fuentes y disminuir los costos ambientales y económicos, para realizar rellenos podrá aprovecharse el material producto de la excavación. En este caso se tomará el recaudo de extremar los cuidados en la selección de material producto de excavaciones a utilizar en rellenos, verificando que las remesas se encuentren libres de escombros.

-El material extraído que sea acopiado a fin de utilizarse para relleno, deberá ser protegido y tratado adecuadamente a los efectos de mantener y/o recuperar las condiciones físico / químicas apropiadas para servir a la restitución de la capa de suelo y cubierta vegetal, donde sea necesario.

-Se mantendrá el suelo extraído o a utilizar para rellenos a resguardo de un potencial riesgo de contaminación, evitando traslados sucesivos durante el período de acopio y disponiendo para ello un sitio alejado del accionar de maquinarias y vehículos

-Se preverá efectuar un estricto control de la calidad de la tierra a ser utilizada como relleno para la restitución de la capa de suelo y cubierta vegetal en las áreas verdes del nuevo parque lineal y/o canteros laterales a la traza principal y colectoras. Se procederá a esta acción únicamente con la certeza de que el material se encuentra libre de contaminantes.

Por otro lado, en cuanto al *Manejo y Gestión de Residuos y Efluentes* surge que se verificará que el manejo general de

residuos y efluentes se realicen dando estricto cumplimiento a la legislación vigente en la materia y adoptando criterios previamente establecidos.

En cuanto a la *Prevención en Higiene y Seguridad del Trabajo* surge que*:*

-Se observarán los requerimientos fijados por las leyes nacionales y locales con relación a las condiciones de Higiene y Seguridad del Trabajo como así también las pautas establecidas en el "Manual de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente" de AUSA.

-Dentro del cuerpo de profesionales dedicados al seguimiento de las obras, se incluirá un especialista matriculado, responsable del tema en Higiene y Seguridad, que verifique en obra el cumplimiento de las disposiciones legales, las establecidas por el mencionado Manual adjunto por Registro N° RE-2024-28082069-GCABA-DGEVA

En relación al *Manejo de la Vegetación surge que:*

-Las medidas de mitigación referidas a garantizar el adecuado manejo de la forestación y vegetación durante la Etapa de Obra, deberán ejecutarse por un especialista en el tema cuya responsabilidad será la planificación y supervisión de las acciones a realizar y deberán ajustarse a los criterios aprobados, en el marco de la normativa vigente, por la Dirección General de Espacios Verdes del GCABA.

-Las especies arbóreas que permanezcan dentro del ámbito de la obra, serán adecuadamente protegidas mediante algún medio físico (por ejemplo: corralitos o barandas de madera) durante todo el período de desarrollo de los trabajos en el entorno.

En relación al posible *Hallazgo de piezas arqueológicas y/o históricas* surge que:

-Antes del inicio de la obra, se definirán los procedimientos a seguir ante un hallazgo, estableciendo un protocolo que respete lo estipulado por las normas vigentes, como así también los criterios que correspondan para la extracción y protección de las piezas halladas.

-La Contratista informará y/o hará entrega inmediata a la Inspección de Obra de todo objeto de valor material, científico, artístico, arqueológico o paleontológico que halle al ejecutar las obras, sin perjuicio de lo dispuesto por la legislación nacional y local en la materia.

Por otro lado, se desprenden diferentes Medidas con relación al *Tránsito y Transporte*

Tránsito Vehicular

-Entre ellas se destaca que se instrumentará un Programa específico dentro del PGA, que contemple los desvíos, en los casos que sea necesaria la interrupción, total y/o parcial, de la circulación del tránsito automotor debido a la obra. Se pondrán en vigencia únicamente las rutas alternativas aprobadas por la Dirección General de Tránsito del GCABA, que serán conveniente y anticipadamente difundidas para conocimiento de la población en general.

-Las rutas alternativas definidas para el tránsito general, serán difundidas por medios de comunicación y en el lugar, serán indicadas mediante la utilización de cartelería ubicada en la vía pública. Se completará con la ejecución de obras complementarias provisorias, que guíen con precisión a los vehículos por las rutas previamente definidas.

-La planificación de los recorridos de los vehículos de transporte de materiales, contemplará que los horarios de arribo y egreso del obrador o frentes de obra, no coincidan con los picos del tránsito habitual en la zona de influencia.

-Se contemplará minimizar la obstrucción de carriles para tránsito de paso, con el fin de reducir las interferencias de la obra con el tránsito vehicular.

-En los casos de ocupación parcial de calzada, se priorizará la circulación del transporte público de colectivos y vehículos de

seguridad y emergencias.

-Se habilitarán canales de comunicación permanente con la Dirección General de Tránsito del GCBA a fin de coordinar, de acuerdo a los cronogramas de la obra y en los casos en que la autoridad competente evalúe conveniente o necesario.

-Con una anticipación no menor a las 72hs, la Contratista notificará a la Inspección de Obra el cronograma de trabajos que produzcan interferencias en la red vial a fin de que se programe la difusión a la comunidad, a través de distintos medios de comunicación.

Tránsito Peatonal

Para mitigar posibles efectos negativos de la obra sobre la red peatonal, se atenderá a las medidas propuestas para la instalación de vallados y cercos, garantizando que no se interrumpa el desplazamiento seguro de los transeúntes, aún de los que se desplacen con movilidad reducida.

El acceso de vehículos a obradores deberá ser perfectamente identificado para minimizar los efectos de interferencia con la red peatonal de circulación.

En los momentos previos al ingreso y egreso de vehículos y maquinaria al obrador o frente de obra de los camiones de transporte, se dispondrá el aviso a los transeúntes del movimiento vehicular mediante las acciones previamente programadas que eviten riesgo potencial para el personal a cargo de los trabajos y del público en general.

Con relación al corte de acceso peatonal durante las obras del Puente Río Negro y de reemplazo de los puentes peatonales sobre la AU Dellepiane, las interrupciones serán indicadas mediante la utilización de cartelería ubicada en la vía pública, con la debida antelación geográfica y de forma tal que puedan ser leídos a distancia. Asimismo, los cortes serán debidamente informados a los vecinos de las áreas circundantes (probables usuarios habituales de los puentes) mediante publicaciones gráficas locales y difundidas mediante medios de comunicación masivos (redes sociales, radiodifusión de alcance local y regional).

Autotransporte Público de Pasajeros (APP)

-De ser necesario definir rutas alternativas y/o la relocalización de las paradas de las líneas de APP afectadas por las obras a ejecutarse con relación a la red vial urbana, se efectuarán las gestiones correspondientes tendientes a resolver su traslado temporario ante la Autoridad de Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

-Se comunicarán con anticipación, tanto en las unidades mismas de APP como a través de cartelería adecuada, ubicada en lugares visibles del entorno urbano, informando los recorridos temporarios y la relocalización transitoria de las paradas.

Medidas post-construcción:

Se llevarán a cabo acciones de restauración con el objeto de, al menos, recuperar las condiciones ambientales previas o establecer otras nuevas de mejor calidad. Estas medidas comprenderán mínimamente:

- limpieza de los sitios de obras, remoción de desechos sólidos y líquidos remanentes;

- restauración de superficies, relleno, nivelación de áreas perturbadas, la recuperación paisajística.

Etapa de Operación

Control de Ruidos:

-Si bien no se prevé una alteración relevante sobre los niveles sonoros, será recomendable realizar un seguimiento de las condiciones acústicas ante potenciales efectos que podría generar el Proyecto en algún punto crítico bajo condiciones eventuales.

-Se controlará en forma continua el estado de conservación del pavimento y se instrumentarán acciones de mantenimiento permanente, a fin de descartar posibles sectores en que daños producidos por el tránsito o la fatiga de los materiales puedan generar aumentos de ruidos, y en caso de detectarse, viabilizar las soluciones correspondientes.

Manejo de Residuos:

A fin de evitar obstrucción de los adecuados drenajes y/o contaminación, deberán adoptarse diferentes criterios establecidos en las medidas de mitigación, con relación al manejo de residuos sólidos.

Control de Instalaciones

-Se asegurará el correcto funcionamiento de la las instalaciones de iluminación y seguridad.

-Se efectuará el mantenimiento preventivo periódico de equipos de la central de control de estas instalaciones.

Operatoria del tránsito

-Se realizará el monitoreo periódico sobre el flujo de tránsito en la Autopista Parque Dellepiane, con el objeto de verificar si la operación del Proyecto se ajusta a las previsiones realizadas en cuanto a los Niveles de Servicio de la autopista a partir de la implementación de los carriles exclusivos para circulación de líneas APP, de la apertura de los nuevos tramos de colectoras Norte y Sur y del rediseño de entradas y salidas de la autopista, y del ensanche de los puentes Ferroviario Belgrano Sur y Carretero Río Negro. -En caso de estimarse necesario, se adoptarán medidas correctivas tendientes a la optimización de su funcionamiento.

-Se llevará un registro de los accidentes que pudieran producirse en el Área de Influencia del Proyecto, a fin de determinar sus causas, y si estas estuvieran relacionadas con efectos contraproducentes en la operación del mismo que no hubiesen podido ser previstos, se instrumentarán las medidas pertinentes para minimizar la probabilidad de ocurrencia.

-Se controlará en todos y cada uno de los componentes del Proyecto, el mantenimiento en buen estado de las calzadas y veredas, de la iluminación, del sistema de seguridad y de los señalamientos horizontal y vertical, con el propósito de asegurar las condiciones apropiadas para la circulación vehicular y peatonal contribuyendo, a la vez, a mantener la calidad ambiental adecuada en el entorno urbano.

Carriles Exclusivos

Se coordinará con la autoridad competente del GCABA la realización de las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo sobre las instalaciones propias del sistema en carriles exclusivos (pavimentos y demarcaciones) y en paradores (solados, estructuras, paneles de cerramiento, paneles informativos, mobiliario, señalizaciones, iluminación, etc.).

Parque Lineal Dellepiane

-Se llevará a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo del Parque Lineal en coordinación con la autoridad competente del GCABA, abarcando la parquización, senderos peatonales, bicisendas, espacios deportivos y de esparcimiento, mobiliario urbano e instalaciones de iluminación y seguridad.

-Se implementará un Programa específico diseñado para seguimiento y control de los ejemplares arbóreos trasplantados y de los nuevos ejemplares de las distintas especies incorporadas (árboles, arbustos y herbáceas) que contemplará todas las medidas de prevención y/o mitigación recomendadas por la normativa vigente y/o por la autoridad competente en la materia, la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado (DGEVYA) del GCABA.

5. Plan de Gestión Ambiental (PGA)

Mediante Registro N° RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA (Págs. 139-154), se presentan los programas contenidos en el Plan de Gestión Ambiental. El profesional interviniente define el PGA como una herramienta metodológica destinada a la

implementación de las recomendaciones ambientales, garantizar el cumplimiento de los objetivos propuestos y a corregir cualquier desajuste que implique riesgo ambiental.

Establece como objetivos del mismo:

•Posibilitar y controlar el cumplimiento de la normativa vigente en materia ambiental, territorial, seguridad e higiene en todas las escalas jurisdiccionales que correspondan.

•Supervisar el monitoreo y control de la ejecución de las acciones de prevención y mitigación identificadas y toda otra que surja como necesaria, durante el desarrollo de las obras.

A continuación, se detallan los programas y subprogramas que lo componen:

PGA ETAPA PRE-CONSTRUCTIVA:

- **Programa de Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad,** en el cual se menciona el Procedimiento de AUSA de Relaciones con la Comunidad (RE-2024-28082038-GCABA-DGEVA).

PGA ETAPA CONSTRUCTIVA

En esta etapa se hace mención al Manual de AUSA para la Gestión Ambiental en Obras (RE-2024-28082050-GCABA-DGEVA); al Manual de AUSA para la Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente (RE-2024-28082069-GCABA-DGEVA) y al Procedimiento de AUSA para Emergencias Ambientales (RE-2024-28082090-GCABA-DGEVA).

Asimismo, se detallan:

- **Programa de Cumplimiento Legal, Permisos y Autorizaciones**
- **Programa de Coordinación Institucional**
  - Subprograma de Coordinación con Prestadoras de Servicios por Red
- **Programa de Información y Vinculación con la Comunidad**
  - Subprograma de Difusión de Acciones de Obra
  - Subprograma de Atención de Solicitudes y Reclamos de vecinos y responsables de actividades frentistas
- **Programa de Verificación de Implementación de normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo**
- **Programa de Acción para el Cumplimiento de las Medidas de Mitigación para la Etapa Constructiva**
- **Programa de Capacitación del personal de obra con relación al Medio Ambiente**
- **Programa de Instalación y Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra**
  - Subprograma de Control de Plagas y Vectores
  - Subprograma de Diagramación de Circuitos del Transporte de Carga
- **Programa de Ordenamiento de Tránsito**
  - Subprograma de Ordenamiento de la Circulación Vehicular
  - Subprograma de Ordenamiento de la Circulación Peatonal
  - Subprograma de Desvíos de Tránsito vehicular y peatonal
- **Programa de Seguridad Ferrovial**
- **Programa de Monitoreo y Control sobre Contaminación**
  - Subprograma de Monitoreo y Control sobre la Calidad del Aire (gases y material particulado y ruidos y vibraciones)
  - Subprograma de Control y Monitoreo sobre la Calidad de los Excedentes de Demoliciones, Remociones y Movimientos de Suelo
- **Programa de Control de Generación y Gestión de Residuos**
- **Programa de Manejo y Protección de la Vegetación**

- **Programa de Acción con relación a hallazgos de interés Patrimonial**
- **Programa de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias**
- **Programa de Retiro de Obra y/o restauración al finalizar las obras**

PGA ETAPA DE OPERACIÓN:

- **Programa de Monitoreo de Ruidos**
- **Programa de Limpieza, Higiene y Gestión de Residuos**
- **Programa de Mantenimiento y Conservación de la Infraestructura física**
- **Programa de Mantenimiento de las áreas parquizadas del Parque Lineal**
- **Programa de Monitoreo sobre el Autotransporte Público de Pasajeros (APP)**
- **Programa de Contingencias**
-

6. SEGURO AMBIENTAL OBLIGATORIO

En marco de la Resolución N° 2/GCABA/APRA/15, por Documento N° CE-2024-27374252-GCABA-DGEVA el profesional interviniente, inscripto en el Registro de Evaluación Ambiental de la Ley N° 123, 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 Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS) N° 177/07 (modificada por Resoluciones SAyDS No 303/07, 1639/07, 1398/08, 372/10, 481/11, 42/12, 661/10, 1638/12 y 177/13). Al respecto, se desprende que el mismo resulta con un Valor de NCA (inicial) de 25 puntos.

Por lo expuesto, y de acuerdo a lo establecido en el Art. 3° de la Resolución Nº2/GCABA/APRA/15, el titular del proyecto se encuentra obligado de la contratación de una cobertura de Daño Ambiental de Incidencia Colectiva previo al inicio de obra.

7. INFORMES SECTORIALES

Subgerencia Operativa de Sitios Contaminados

Considerando el lugar de emplazamiento de las obras, se presentó un Estudio de Investigación Ambiental del Sitio el cual fue analizado en el marco del Expediente N° EX-2024-19873297--GCABA-APRA por el cual se obtuvo la Disposición N° DINNN-2024-26-GCABA-DGEVA (Disposición N° DI-2024-20356512-GCABA-DGEVA), mediante la cual se otorga la *Constancia de No Necesidad de Recomposición Ambiental (CNNRA)* de acuerdo al Artículo 3°, del Capítulo I, del ANEXO I de la Resolución N° 227-GCABA-APRA/23, respecto del predio denominado "Proyecto de obra Masterplan Autopista Parque Dellepiane" delimitado por las coordenadas POSGAR07-CABA que conforman el polígono definido por intermedio de los puntos identificados desde P1 hasta P42, identificadas mediante Informe N°IF-2024- 20352635-GCABA-DGEVA.

Asimismo, en el Artículo 2° de la mencionada la Disposición N° DINNN-2024-26-GCABA-DGEVA, se establecen condicionantes con el objeto de evitar, minimizar o mitigar potenciales impactos negativos.

Subgerencia Operativa de Impacto Acústico

Luego de analizado el Informe N° IF-2024-28738095-GCABA-AUSA *"Informe de Evaluación de Impacto Acústico Masterplan Autopista Parque Dellepiane"* la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico a través del Informe N° IF-2024-31148611-GCABA-DGEVA, considera que correspondería incluir dentro de las condiciones ambientales las siguientes:

"1. Previo al comienzo de obra:

1.1. Previo al inicio de la obra se deberá presentar un Informe Técnico comprendiendo mediciones de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en las fachadas de los Usos Sensibles ubicados en el entorno del proyecto, en particular

en los seis usos relevados (Escuela N15 DE13 (Distancia 40m / Frentista) Escuela infantil N4 DE13 (Distancia 10m / Frentista) Escuela media N1 DE13 (Distancia 20m / Frentista) Escuela de Comercio Juan XXIII (Distancia 25m / No Frentista) Instituto parroquial (Distancia 10m / Frentista) Centro de jubilados (Distancia 40m / Frentista)), siguiendo lo establecido en el Anexo IV del Decreto N°740-GCBA-07.

1.2. Implementar la totalidad de las medidas incorporadas a fs 50 y 51 del Informe N° IF-2024-28738095- GCABA-AUSA.

2. Etapa de obra:

2.1. Considerando los incrementos en los niveles sonoros proyectados, se deberá implementar un asfalto del tipo fonoabsorbente en las trazas a intervenir en el proyecto.

2.2. Implementar la totalidad de las medidas incorporadas a fs 50 y 51 del Informe N° IF-2024-28738095- GCABA-AUSA.

2.3. En virtud de la evaluación efectuada por el profesional actuante para la etapa de obra, las maquinarias a utilizar deberán poseer los niveles de potencia acústica declarados o menores. No podrán emplearse más maquinarias en simultáneo que las declaradas para cada etapa, a excepción que su nivel de potencia acústica se encuentre 10 dBA por debajo del resto de los equipos.

2.4. En relación al ítem 2.3., de ser necesario la modificación de los períodos establecidos y la maquinaria declarada, deberá presentarse un Informe de Evaluación de Impacto Acústico incorporando la proyección de medidas de mitigación de carácter preventivo, y los resultados esperados de las mismas.

2.5. 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. 2.6. Evitar la superposición temporal de actividades de obra potencialmente contaminantes por ruido y vibraciones.

2.7. Diseñar un obrador en el cual los sitios productivos (in-situ) de carpintería, herrería y similares se encuentren cerrados, separados de las colectoras y sin aberturas directas a los frentes residenciales y educativos.

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

2.9. Establecer horarios para carga y descarga de materiales compatibles con los de las actividades circundantes.

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

2.11. Los camiones estacionados en el sector de la obra tendrán prohibido mantener encendido el motor mientras éstos se encuentren en espera.

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

2.13. En caso de utilizar generadores eléctricos al nivel de la calle, se deberán ubicar los más alejado posible de las fachadas de las viviendas cercanas, siendo obligatorio que cuenten con cámaras de insonorización efectivas y sistemas de amortiguamiento adecuado. 2.14. Utilizar silenciadores adecuados en los equipos motorizados, dispositivos de supresión o amortiguación de ruidos en maquinarias, etc.

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

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

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

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

2.19. Efectuar monitoreos durante la obra de los niveles sonoros continuos equivalentes en los usos sensibles y puntos del inciso 1.1., siguiendo lo establecido en el Anexo IV del Decreto N°740-GCBA-07.

2.20. Ejecutar las medidas de mitigación necesarias para no superar los límites máximos permisibles en ambiente interior, en especial en los usos sensibles acústicamente como establecimientos educativos, de salud, etc.

3. Etapa Operativa:

3.1. Presentar dentro de los ciento ochenta (180) días de haberse habilitado el Master Plan Autopista Parque Dellepiane, un Informe Técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en la región involucrada y en los puntos de referencia (Tabla N° 2 del presente Informe) utilizados para la presentación del Informe de Evaluación de Impacto Acústico, siguiendo lo establecido en el Anexo IV del Decreto N°740-GCBA-07.

3.2. En caso de que con la ejecución del proyecto se verificasen incrementos de significativa magnitud en el nivel de presión sonora respecto de la situación observada en la etapa preoperacional, deberán ejecutarse las medidas de mitigación pertinentes, de manera de minimizar las emisiones sonoras generadas por el flujo vehicular en la región comprometida. 3.3. Implementar la totalidad de las medidas incorporadas a fs 50 y 51 del Informe N° IF-2024- 28738095-GCABA-AUSA.

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

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

3.6. 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."

Dirección General de Planeamiento Urbano

Por Nota Nº NO-2024-31181612-GCABA-DGPLUR la Dirección General de Planeamiento Urbano se expidió expresando que:

"En el entendimiento de que la readecuación y reconfiguración del sistema se proyecta buscando el equilibrio adecuado y morigerando los impactos negativos, respecto a las recomendaciones que deban tenerse en cuenta durante la obra, esta unidad de organización considera pertinente que se evalúen medidas como por ejemplo la planificación de recorridos alternativos debidamente señalizados que eviten los congestionamientos por reducciones de calzada y/o cierre de calles y se resguarde la potencial afectación de las infraestructuras de servicios domiciliarios y públicos."

Dirección General de Interpretación Urbanística

Por Nota N° NO-2024-29988096-GCABA-DGEVA se solicitó la intervención de dicha Dirección General solicitando se expida en marco de sus competencias. Al respecto, mediante N° NO-2024-34119017-GCABA-DGIUR, se expidió informando que:

"1-Al respecto resulta importante recordar las siguientes definiciones del Código Urbanístico (Ley 6099/2018 y sus modificatorias):

(...) "Título 5. Sistema de Movilidad

5.1. Movilidad Sustentable

Se entiende por movilidad sustentable al conjunto de estrategias urbanísticas y acciones que apuntan a la consolidación de un sistema de transporte eficiente y sostenible en términos medioambientales, sociales, económicos y culturales, en la cual el peatón es un eje prioritario de las intervenciones. (...)"

(...) "5.2.1. Red Vial

La Red Vial es parte constitutiva de la Ciudad y se entiende como el soporte físico de cuatro funciones complementarias entre sí:

a) Accesibilidad territorial: Implica la posibilidad de interacción entre las parcelas frentistas y la infraestructura del transporte público, en particular, y de movilidad, en general.

b) Ambiental: Tiene como objeto asegurar buenas condiciones de asoleamiento y ventilación para propiciar las condiciones de habitabilidad, tanto de los espacios habitables frentistas como del espacio público en general y la posibilidad del arbolado y el mobiliario urbano.

c) Social: Es aquella que reconoce a este espacio como el lugar en el que las personas ejercen la movilidad, el encuentro, la interacción y la permanencia ocasional.

d) Tránsito: Comprende la posibilidad de desplazamiento de personas y de cargas a través modos motorizados y no motorizados.

e) El Sistema quedará complementado con Políticas, Planes, Programas que dicten los Organismos Competentes de conformidad a su normativa específica (...) ".

(...) "5.3. Jerarquización de Red Vial

La Red Vial es el principal soporte de los flujos generados por las actividades urbanas, determinando la localización de las mismas, su accesibilidad y sus limitaciones de expansión. La Jerarquización de la Red Vial tendrá como objeto definir las características funcionales de las distintas arterias que componen la vialidad de la Ciudad. A los efectos del presente Código y de acuerdo a los lineamientos generales del artículo 5.1, en función de las características morfológicas y operativas, la red vial se clasifica en:

a) Vías Primarias: Ejes de escala metropolitana compuesta por autopistas y avenidas de tránsito rápido. En cuanto a la función de tránsito cumple el rol de canalizar los movimientos de larga distancia y de conexión y distribución de viajes de ingreso, egreso o pasantes que atraviesan la Ciudad sin detenerse.

b) Vías Secundarias: Ejes de escala local integradas mayoritariamente por avenidas de mano única o doble mano, y calles o pares de calles de distribución En cuanto a la función de tránsito están dedicados principalmente a los corredores de transporte público y la posibilidad de acceder a él, brindan conexión a los puntos no alcanzados por las vías primarias y distribuyen el tránsito urbano e interurbano hacia otras vías secundarias y terciarias.

c) Vías Terciarias: Ejes de escala barrial donde la capacidad de tránsito debe adaptarse a los requerimientos de las demás funciones; comprendidas por todas las calles de la Ciudad que no integran las redes primarias y secundarias. En cuanto a la función de tránsito su principal rol es la de canalizar predominantemente movimientos internos cortos, con escasa o nula presencia de tránsito pasante. (...) "

2. En consideración al desarrollo del parque lineal, se destaca (Código Urbanístico (Ley 6099/2018 y sus modificatorias):

"7.2.4. Urbanización Parque (UP) Las Urbanizaciones Parque son áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público.

Se delimitan según Planchetas de Edificabilidad y Usos. En estas Áreas el Gobierno de la Ciudad podrá autorizar obras de

exclusiva utilidad pública que complementen y no alteren el carácter de las Urbanizaciones Parque".

"...7.2.7.1.Conectores Verdes

Se considera Conector Verde a aquella vía de circulación que esté conformada por arterias parquizadas que interconecten diferentes espacios verdes.

En los espacios públicos de las vías públicas los diseños responderán a las siguientes pautas:

Se destinará a circulación peatonal una proporción del ancho de la arteria y se incorporará arbolado público, mobiliario urbano y espacios de estancia.

Se privilegiará la circulación peatonal y se incorporarán espacios adecuados que permitan el descanso del peatón y la interacción social. Las intersecciones de arterias contarán con medidas de pacificación de tránsito y facilidades para el cruce peatonal.

Se podrá incorporar en la arteria un espacio destinado a la circulación de bicicletas, que deberán estar conectadas a la red general de bicisendas de la Ciudad y contar con una reserva de espacio apropiado para su estacionamiento."

3- Se sugiere notificar el proyecto a la Dirección General de Planificación y Coordinación de Intervenciones Urbanas, dependiente de la Secretaria de Mantenimiento Urbano así como a las demás áreas específicas del Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana para su intervención en lo que respecta a sus competencias.

4- Por ultimo cabe recalcar que esta Dirección General se expide en virtud de las misiones y funciones que surgen de la estructura organizativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme Decreto N.o 387/23 y sus anexos complementarios. Lo aquí informado no exime del cumplimiento y supervisión por parte del Organismo competente de todas y cada una de las disposiciones vigentes contenidas en el Código Urbanístico y de la Edificación que no hayan sido expresamente contempladas, así como las relacionadas con los usos a localizar y/o destino de los locales proyectados con respecto a los requerimientos de habitabilidad que correspondan."

Subsecretaria De Planificación de la Movilidad

El Subsecretario de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad, dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura, por medio de la Nota N°NO-2024-31934874-GCABA-SSPMO a los fines de dar respuesta a lo solicitado mediante Nota Nº NO-2024-30191336-GCABA-DGEVA, comunicó que:

"se hace saber que se comparte los términos del informe Nº IF-2024-31834727-GCABA-DGITM elaborado por las áreas técnicas pertenecientes a esta Subsecretaría, y de la Providencia Nº PV-2024-31901724-GCABA-DGITM de la Dirección General de Información Territorial de la Movilidad"

Dirección General de Información Territorial de la Movilidad

Por Providencia N° PV-2024-31901724-GCABA-DGITM, el Director General expresa:

"habiendo tomado conocimiento del informe elaborado por el área técnica perteneciente a esta Dirección General mediante informes N° IF-2024-31834727-GCABA-DGITM se hace saber que se comparte el criterio expuesto en el mismo."

Es importante destacar que la Gerencia Operativa de dicha Dirección General a través del Informe N°IF-2024-31834727-GCABA-DGITM declara lo siguiente:

"Ahora bien, vista la documentación cabe realizar las siguientes conclusiones: el Master Plan propuesto presenta mejoras sustanciales a las condiciones actuales de circulación. Se mejoran aspectos relacionados a la seguridad vial, reduciendo entrecruzamientos peligrosos, se adaptan los diseños geométricos a estándares más modernos, se propone una disminución de la velocidad máxima lo que permitirá reducir la cantidad de siniestros en la traza de la autopista, logrando así un

incremento en la seguridad vial. Por otra parte, se incorporan mejoras en la capacidad vial de la autopista, generando un carril extra en aquellos sectores más demandados. Asimismo, se asegura la continuidad de las colectoras, dando así una solución a los viajes locales, evitando la necesidad de incorporarse a la autopista para realizar viajes cortos. Finalmente, el proyecto permite la incorporación de un espacio exclusivo para la circulación y operación del transporte público en el centro de la traza y segregado de la circulación particular. Como resultado del modelo de microsimulación presentado en el informe bajo análisis, se observa que la propuesta presenta mejoras considerables en lo que respecta a la reducción de demoras y congestión que se producen en la actualidad. Por último, se observa que algunos sectores de la colectora verán incrementados sus volúmenes de tránsito de forma considerable. No obstante, las estimaciones presentadas del flujo vehicular futuro, pueden ser absorbidos por la infraestructura vial existente. Conforme lo expuesto, considerando las mejoras que aporta a la seguridad vial, la reducción de los tiempos de viaje y de las demoras, así como la incorporación de un corredor exclusivo para transporte público, se concluye que el proyecto presentado brindará grandes mejoras a las cuestiones viales."

Dirección General de Gestión de Servicios de Movilidad

Por Nota NO-2024-33750878-GCABA-DGGSM, la Dirección General de Gestión de Servicios de Movilidad acompaño el Informe N°IF-2024-33748635-GCABA-DGGSM el cual expresa:

"*Conforme a lo expuesto, esta Gerencia Operativa no realiza observaciones al proyecto. Se remiten los presentes actuados para su conocimiento, y en caso de compartir el criterio expuesto, se de prosecución de su trámite."*

Dirección General de Sistema Pluvial

Mediante Nota N° NO-2024-29987768-GCABA-DGEVA, se solicitó la intervención de la Dirección General de Sistema Pluvial a fin de que se expida en marco de sus competencias, dicha Dirección se manifestó acompañando la Nota N° NO-2024-34579064-GCABA-DGSPLU junto a los informes N° IF-2024-34522813-GCABA-DGSPLU y IF-2024-28312148-GCABA-DGSPLU, informando que:

"Al respecto, se extienden las observaciones realizadas oportunamente respecto al "Proyecto ejecutivo y construcción de Colectoras Norte y Sur", remitidas mediante el informe IF-2024-28312148-GCABA-DGSPLU (NO-2024-25641073-GCABA-DGINURB) al área coordinadora ejecutiva. A su vez, se deja asentado que las obras internas del parque lineal que conforman el presente proyecto, no se regirán bajo la órbita de las competencias de esta Dirección General, al encontrarse estas emplazadas sobre la Red de Autopistas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya explotación, administración, reparación, ampliación, conservación y mantenimiento está a cargo de la empresa concesionaria del servicio Autopistas Urbanas S.A. Sin perjuicio de lo expuesto, vista la planimetría de implantación "RE-2024-28081844-GCABA-DGEVA" y a los efectos de que esta repartición pueda expedirse dentro del marco de sus competencias, se deberá atender además a los siguientes puntos:

• A los efectos de poder evaluar los cambios morfológicos sobre la vía pública, se deberá remitir la planimetría completa del proyecto sobre la calle Dellepiane sur, entre la calle Timoteo Gordillo y Jose Ignacio Rucci.

• Teniendo en cuenta la disposición de la red pluvial existente, se advierte que la modificación de bajadas o subidas a la autopista requerirán de la reubicación de los sumideros existentes (por ejemplo, la bajada a la Av. Escalada en sentido hacia provincia, progresiva 2+950), por lo que se deberán incorporar al proyecto dichas modificaciones.

Sin perjuicio de lo expuesto, si se prevé la disposición de nuevos elementos pluviales, la propuesta deberá alinearse con lo estipulado en el Manual Obras Instalaciones Pluvial (IF-2024-27556618-GCABA-DGSPLU) y el Pliego de Especificaciones Técnicas del Servicio de Mantenimiento Integral de la Red Pluvial y Tareas Correctivas (IF-2021-15734891-GCABA-DGSPLU).

Finalmente, se solicita que, una vez elaborado y aprobado el Proyecto Ejecutivo, el área coordinadora remita el mismo a esta Gerencia, a fin de que pueda expedirse con antelación a su ejecución."

Dirección General de Infraestructura Urbana

Mediante Nota N° NO-2024-29987768-GCABA-DGEVA se solicitó la intervención de la Dirección General de Infraestructura Urbana. Al respecto, dicha Dirección se expidió mediante Nota N° NO-2024-30391697-GCABA-DGINURB acompañando el Informe N° IF-2024-30389397-GCABA-DGINURB, comunicando que:

"Se analizó la situación únicamente en relación a los aspectos hidráulicos y la presente dirección no presta objeción en cuanto a la tramitación del Certificado de Aptitud Ambiental correspondiente. Teniendo en cuenta los lineamientos de cálculo hidráulico establecidos por la DGINURB, se solicita presentar junto con la Ingeniería de Detalle la documentación completa del sistema proyectado, con el objetivo de llevar a cabo verificación hidráulica de la alternativa propuesta."

CONCLUSIONES

Habiendo analizado el proyecto: **"Master Plan Autopista Parque Dellepiane": Readecuación de traza principal de la Autopista, Carriles Exclusivos APP, Nuevos tramos de colectoras Norte y Sur, refuncionalización de accesos, Ampliación de puente ferroviario Belgrano Sur, Ampliación de Puente Carretero Rio Negro, Parque lineal."** y atento a la magnitud y al conjunto de diferentes obras y tareas específicas que componen el proyecto en cuestión, se cumple en informar que el mismo se encuadra según lo establecido en el Anexo I Cuadro de Categorización - Obras Públicas y/o de Servicios, de la Resolución N° RESOL-2023-306-GCABA-APRA, (Complementaria a la Resolución RESOL-2023-288-GCABA-APRA), en los rubros ***"OPyES1 – Autopistas, autovías y líneas de ferrocarril y subterráneas y sus estaciones / PVESP - Puesta en Valor de Espacios Recreativos y/o Espacios Verdes / CE - Carriles Exclusivos",*** por lo que corresponde que el proyecto sea categorizado como de **Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.).**

En este sentido, cabe señalar que, habiendo evaluado el Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado por el titular del proyecto y el profesional actuante, esta área técnica considera viable convocar a una Audiencia Pública para su discusión, conforme lo establecido en la Ley 123.

En virtud de lo expuesto, se remiten los presentes actuados para que, de compartir criterio, se cumpla con el procedimiento estipulado en la Ley 123 y reglamentación vigente.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.09.26 12:37:42 -03:00

Mariana Ludovica Munoz
Gerente Operativo
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.09.26 12:37:41 -03:00

Anexo

Número: IF-2024-46764547-GCABA-APRA

Buenos Aires, Miércoles 11 de Diciembre de 2024

Referencia: ANEXO I - EX-2024-27337047-GCABA-DGEVA s/ Emisión CAA AUSA Master Plan Autopista Parque Dellepiane - AUTOPISTAS URBANAS S.A. - CUIT 30574876474

ANEXO I

Condiciones ambientales

1. Cumplir con la Ley N° 1.540 de "Contaminación Acústica" y su Decreto Reglamentario N° 740/07 y su modificatorio N° 466/22 y la Resolución Conjunta N° RESFC-2021-2-GCABA-APRA.
2. Reducir los niveles de ruidos y vibraciones de todas las maquinarias y vehículos utilizados, mediante la utilización de dispositivos adecuados.
3. Desarrollar las actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones molestas en horarios adecuados y donde se cause el menor impacto negativo posible.
4. Cumplir con la Ley N° 1.356 de "Calidad Atmosférica" y su Decreto Reglamentario N° 198/06.
5. Acondicionar las vías de circulación dentro del predio de la obra y tomar las medidas necesarias para mitigar la generación de polvos y material particulado durante toda la etapa de obra.
6. Proteger los desagües pluviales de toda escorrentía que pueda ocasionar obstrucciones en los mismos.
7. Colocar mallas adecuadas a la entrada del sistema de alcantarillado para impedir la descarga de escombros, suelo excavado y/o materiales en general.
8. Realizar la carga y descarga de insumos y materiales dentro del predio, evitando interrupciones en el tránsito y no permitiendo el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía pública en las inmediaciones de la obra.
9. Verificar antes de la partida del camión cargado desde o hacia la obra, la adecuada aplicación de resguardos físicos para evitar derrames, voladuras, caídas, desprendimientos, así como riesgos de sobrepesos y desplazamiento.
10. 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.
11. Se deberá impedir la espera de vehículos con el motor funcionando.
12. Cumplir con la Ley N° 2.148 o la que en un futuro la reemplace, respecto a la circulación de camiones cuyo peso excedan las doce (12) toneladas.
13. La ubicación del obrador deberá generar la mínima interferencia con la circulación vehicular y peatonal, tanto por las actividades propias de la obra como para la circulación de acceso al mismo.
14. Instalar todos los vallados, señalizaciones, cintas de seguridad, alarmas y/o carteles indicadores necesarios para evitar daños y perjuicios sobre los peatones y vehículos que circulan por la vía pública.
15. En caso de contar con una zona de ingreso y egreso de camiones, la misma deberá contar con un sistema de

señal sonora y visual con el objeto de minimizar el riesgo de accidentes con peatones. Dicho sistema deberá cumplir con los requisitos establecidos por la Ley N° 1540.

16. Contar, en forma previa al inicio de la obra, con planos y toda otra información necesaria para detectar y evitar las interferencias con las redes de servicios públicos; así como también con la autoridad ferroviaria correspondiente.
17. Acordar cronogramas de cortes con empresas prestatarias de servicios públicos.
18. De ser necesario, contar con las autorizaciones correspondientes para la remoción de las potenciales interferencias detectadas de la obra con los servicios públicos existentes; así como también con la autoridad ferroviaria competente.
19. Contar con las autorizaciones correspondientes para la ocupación de la vía pública.
20. En caso de tener que descargar efluentes líquidos provenientes de la depresión de napas, deberá contar con las autorizaciones correspondientes.
21. Cumplir con la Resolución N° 550/11 de la Superintendencia de Riesgo de Trabajo en caso de la existencia de trabajos de demolición y/o tareas de excavación de subsuelos y sub-muración.
22. En caso de que las características organolépticas del suelo extraído permitan presumir la existencia de contaminantes, se deberá analizar el mismo y presentar los resultados ante la Autoridad de Aplicación, quien determinará la forma correcta de gestionar el suelo contaminado.
23. En caso de encontrarse durante la obra hallazgos de objetos de valor patrimonial, arqueológico, paleontológico, histórico, artístico y/o de interés científico y/o cultural u otros, se deberán tomar las medidas necesarias a fin de asegurar su valor patrimonial y su conservación y se deberá dar intervención al área de competente del GCABA.
24. Contar con un Plan de Gestión Integral de Residuos, que contemple la estricta separación por tipo, establezca las formas de manipulación, almacenamiento, transporte, frecuencias, disposición y/o recolección dentro del marco normativo vigente en la materia.
25. Cumplir con lo previsto en los Art. 29° y 30° del Decreto N° 2020 y su modificatorio por Decreto N° 104/23 y la Resolución Conjunta N° RESFC-2023-2-GCABA-APRA, de la Ley N° 2.214 y su modificatoria por Ley N° 6.616 por el tiempo que demande la obra, en lo que respecta a los residuos peligrosos.
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. Realizar el acopio o depósito temporario de hidrocarburos, pinturas, solventes, lubricantes, etc. [u otros materiales y/o sustancias de consideración] en un sector delimitado, techado, con solado no absorbente y con pendientes y barreras adecuadas para evitar derrames e infiltraciones en el suelo.
28. Contar con Plan/Programa de Contingencia para casos de Incendio, Explosión, Derrames y/o Derrumbes (según corresponda) firmado por profesional idóneo. Su implementación será responsabilidad exclusiva del titular de la actividad.
29. Para los casos de Derrame de Residuos o Sustancias Peligrosas se deberá tener 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 de la obra.
30. Se deberá exhibir y dar estricto cumplimiento a las Medidas de Mitigación y al Plan de Gestión Ambiental declarados en el Estudio de Impacto Ambiental presentado.
31. La/s Empresa/s Contratista/s y/o Subcontratista/s y todos los involucrados deberán exhibir y dar estricto cumplimiento a las Medidas de Mitigación y al Plan de Gestión Ambiental declarados en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado.
32. Cumplir en el ambiente interno con todos los requisitos que fija la Ley Nacional N° 19.587 de Seguridad e Higiene en el Trabajo y Ley N° 5.920 de Sistema de Autoprotección, sus decretos reglamentarios y disposiciones; complementarias, incluidas aquellas del GCABA, a los fines de proteger a los operarios de

todo tipo de riesgo y a la comunidad del riesgo ambiental.

33. Cumplir con la Ley N° 11.843 de Profilaxis de la peste y normas complementarias en lo que respecta a Control de Roedores y Vectores contando con las obleas correspondientes vigentes.
34. Deberá considerarse en el diseño del proyecto, siempre que sea posible, la utilización de pavimento permeable. Asimismo, se deberá evitar la predominancia de vegetación exótica, de materiales y/o superficies que absorban calor, todo esto en pos de la mitigación del Cambio Climático en la Ciudad de Buenos Aires.
35. Cumplir con la Resolución Conjunta N° RESFC-2015-2-APRA y normativa complementaria debiendo contar con la Póliza de Seguro de Caución por Daño Ambiental de Incidencia Colectiva vigente que acredite la cobertura ininterrumpida y la constancia de presentación de dicha Póliza ante la Dirección General de Compras y Contrataciones dependiente del Ministerio de Hacienda y Finanzas.
36. En caso de materializar pozo/s para riego, la contratista a cargo de las obras deberá previamente tramitar el Permiso de Uso especial establecido por Ley N ° 3.295; debiendo iniciar un expediente en el marco de dicha Ley, a través de la plataforma Trámites a Distancia (TAD) seleccionando el trámite Permisos de Gestión Ambiental del Agua.
37. Documentar y archivar la recepción en el sitio de disposición final del material producto de la excavación.
38. Una vez definidas los componentes restantes del Masterplan “Autopista Parque Dellepiane”, deberá presentar una ampliación del Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado ante esta Autoridad de Aplicación.
39. Previo al inicio de obra de cada uno de los componentes del Masterplan “Autopista Parque Dellepiane”, deberá convocar a mesas de trabajo con vecinos y demás actores para informar sobre las obras del Masterplan, contemplando la participación en lo que refiere a asuntos ambientales de conformidad con el Acuerdo de Escazú.
40. Previo al inicio de obra de cada uno de los componentes del Masterplan “Autopista Parque Dellepiane”, deberá presentar el Plan de Manejo y Afectación de Arbolado contemplando como premisa principal minimizar la remoción del arbolado público.
41. Dar cumplimiento con las condiciones del Artículo 2° de la Disposición N° DINNN-2024-26-GCABA-DGEVA (DI-2024-20356512-GCABA-DGEVA) por la cual se otorgó la Constancia de No Necesidad de Recomposición Ambiental (CNNRA), a saber: *“1) Todo suelo excavado durante la ejecución de la obra, deberá ser dispuesto en un sector definido y delimitado dentro del obrador. Este sector tiene que estar techado y tener base impermeabilizada; 2) Ante procesos de extracción y/o explotación del agua subterránea, por necesidades de obras u otro motivo, dicha acción debe contemplar el cumplimiento de la legislación vigente en el orden local Ley 3.295 o la que en un futuro la reemplace y/o complemente; 3) En caso de realizarse actividades u obras que involucren la necesidad de realocado in situ o extracción de suelo, fuera del área intervenida y/o de producirse cambios en las condiciones ambientales o de uso previsto, se deberán desarrollar las correspondientes gestiones y acciones, conforme Resolución N° 227-GCABA-APRA/23, el Articulo N° 28 de la Ley N° 2.214, Ley Nº 24.051 y Ley N° 6.117 o las que suplieran o complementaran a futuro.”*
42. Cumplir con las condiciones establecidas por la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico a través del Informe N° IF-2024-31148611-GCABA-DGEVA, a saber:

“1. <u>Previo al comienzo de obra</u>: 1.1. Previo al inicio de la obra se deberá presentar un Informe Técnico comprendiendo mediciones de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en las fachadas de los Usos Sensibles ubicados en el entorno del proyecto, en particular en los seis usos relevados (Escuela N15 DE13 (Distancia 40m / Frentista) Escuela infantil N4 DE13 (Distancia 10m / Frentista) Escuela media N1 DE13 (Distancia 20m / Frentista) Escuela de Comercio Juan XXIII (Distancia 25m / No Frentista) Instituto parroquial (Distancia 10m / Frentista) Centro de jubilados (Distancia 40m / Frentista)), siguiendo lo establecido en el Anexo IV del Decreto N°740-GCBA-07. 1.2. Implementar la totalidad de las medidas incorporadas a fs 50 y 51 del Informe N° IF-2024-28738095- GCABA-AUSA. <u>2. Etapa de obra</u>: 2.1. Considerando los incrementos en los niveles sonoros proyectados, se deberá implementar un asfalto del tipo fonoabsorbente en las trazas a intervenir en el

proyecto. 2.2. Implementar la totalidad de las medidas incorporadas a fs 50 y 51 del Informe N° IF-2024-28738095- GCABA-AUSA. 2.3. En virtud de la evaluación efectuada por el profesional actuante para la etapa de obra, las maquinarias a utilizar deberán poseer los niveles de potencia acústica declarados o menores. No podrán emplearse más maquinarias en simultáneo que las declaradas para cada etapa, a excepción que su nivel de potencia acústica se encuentre 10 dBA por debajo del resto de los equipos. 2.4. En relación al ítem 2.3., de ser necesario la modificación de los períodos establecidos y la maquinaria declarada, deberá presentarse un Informe de Evaluación de Impacto Acústico incorporando la proyección de medidas de mitigación de carácter preventivo, y los resultados esperados de las mismas. 2.5. 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. 2.6. Evitar la superposición temporal de actividades de obra potencialmente contaminantes por ruido y vibraciones. 2.7. Diseñar un obrador en el cual los sitios productivos (in-situ) de carpintería, herrería y similares se encuentren cerrados, separados de las colectoras y sin aberturas directas a los frentes residenciales y educativos. 2.8. Implementar jornadas de capacitación al personal de obra a fin de favorecer la concientización sobre la contaminación sonora y de vibraciones. 2.9. Establecer horarios para carga y descarga de materiales compatibles con los de las actividades circundantes. 2.10. Se deberán evitar los golpes de encofrados en su colocación, descargar manualmente hierros desde camiones y la caída brusca de tolvas vacías sobre los chasis de los camiones. 2.11. Los camiones estacionados en el sector de la obra tendrán prohibido mantener encendido el motor mientras éstos se encuentren en espera. 2.12. Utilizar maquinarias y equipos de baja emisión de ruido. 2.13. En caso de utilizar generadores eléctricos al nivel de la calle, se deberán ubicar los más alejado posible de las fachadas de las viviendas cercanas, siendo obligatorio que cuenten con cámaras de insonorización efectivas y sistemas de amortiguamiento adecuado. 2.14. Utilizar silenciadores adecuados en los equipos motorizados, dispositivos de supresión o amortiguación de ruidos en maquinarias, etc. 2.15. Realizar mantenimiento y control permanente de escapes y silenciadores en todos los equipos y vehículos de combustión afectados a la obra. 2.16. Realizar un control periódico del estado de la maquinaria y equipos generadores de ruidos y vibraciones a los efectos de cumplir con las reglamentaciones vigentes. 2.17. Utilizar instalaciones que conformen pantallas perimetrales de protección de transmisión de polvo y ruidos al entorno. 2.18. Proveer a los operarios de equipos de protección personal de acuerdo a lo estipulado por la legislación vigente. 2.19. Efectuar monitoreos durante la obra de los niveles sonoros continuos equivalentes en los usos sensibles y puntos del inciso 1.1., siguiendo lo establecido en el Anexo IV del Decreto N°740-GCBA-07. 2.20. Ejecutar las medidas de mitigación necesarias para no superar los límites máximos permisibles en ambiente interior, en especial en los usos sensibles acústicamente como establecimientos educativos, de salud, etc. 3. Etapa Operativa: 3.1. Presentar dentro del ciento ochenta (180) días de haberse habilitado el Master Plan Autopista Parque Dellepiane, un Informe Técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en la región involucrada y en los puntos de referencia (Tabla N° 2 del presente Informe) utilizados para la presentación del Informe de Evaluación de Impacto Acústico, siguiendo lo establecido en el Anexo IV del Decreto N°740-GCBA-07. 3.2. En caso de que con la ejecución del proyecto se verificasen incrementos de significativa magnitud en el nivel de presión sonora respecto de la situación observada en la etapa preoperacional, deberán ejecutarse las medidas de mitigación pertinentes, de manera de minimizar las emisiones sonoras generadas por el flujo vehicular en la región comprometida. 3.3. Implementar la totalidad de las medidas incorporadas a fs 50 y 51 del Informe N° IF-2024-28738095-GCABA-AUSA. 3.4. Instrumentar acciones de vigilancia y control sobre vehículos que acceden y operan en el área del Proyecto. 3.5. Controlar en forma continua el estado de conservación del pavimento fonoabsorbente e instrumentar acciones para su mantenimiento permanente. 3.6. 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."

43. Considerar las recomendaciones de la Dirección General de Planeamiento Urbano, establecidas mediante Nota Nº NO-2024-31181612-GCABA-DGPLUR.

44. Deberá atender a los puntos señalados por la Dirección General de Sistema Pluvial, mediante Nota N° NO-2024-34579064-GCABA-DGSPLU e Informe N° IF-2024-34522813-GCABA-DGSPLU, a saber: *"• A los efectos de poder evaluar los cambios morfológicos sobre la vía pública, se deberá remitir la planimetría completa del proyecto sobre la calle Dellepiane sur, entre la calle Timoteo Gordillo y Jose Ignacio Rucci. • Teniendo en cuenta la disposición de la red pluvial existente, se advierte que la modificación de bajadas o subidas a la autopista requerirán de la reubicación de los sumideros existentes (por ejemplo, la bajada a la Av. Escalada en sentido hacia provincia, progresiva 2+950), por lo que se deberán incorporar al proyecto dichas modificaciones. Sin perjuicio de lo expuesto, si se prevé la disposición de nuevos elementos pluviales, la propuesta deberá alinearse con lo estipulado en el Manual Obras Instalaciones Pluvial (IF-2024-27556618-GCABA-DGSPLU) y el Pliego de Especificaciones Técnicas del Servicio de Mantenimiento Integral de la Red Pluvial y Tareas Correctivas (IF-2021-15734891-GCABA-DGSPLU). Finalmente, se solicita que, una vez elaborado y aprobado el Proyecto Ejecutivo, el área coordinadora remita el mismo a esta Gerencia, a fin de que pueda expedirse con antelación a su ejecución."*.

45. Cumplir con las recomendaciones expresadas por la Dirección General de Sistema Pluvial mediante Informe N° IF-2024-28312148-GCABA-DGSPLU.

46. Deberá cumplir con lo solicitado por la Dirección General de Infraestructura Urbana por Informe N° IF-2024-30389397-GCABA-DGINURB, a saber: *"(...) Teniendo en cuenta los lineamientos de cálculo hidráulico establecidos por la DGINURB, se solicita presentar junto con la Ingeniería de Detalle la documentación completa del sistema proyectado, con el objetivo de llevar a cabo verificación hidráulica de la alternativa propuesta."*

47. Deberá dar cumplimiento a lo informado por la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado mediante Nota N° NO-2024-36577736-GCABA-DGEVYA e Informe N° IF-2024-36571404-GCABA-DGEVYA elaborado por la Subgerencia Operativa de Inspección.

48. Deberá dar cumplimiento a lo informado por la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado mediante Nota N° NO-2024-34227378-GCABA-DGEVYA e Informe N° IF-2024-34191648-GCABA-DGEVYA elaborado por la Gerencia Operativa Acciones Preventivas y Asuntos Estratégico.

49. Deberá cumplir con lo detallado por la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado mediante Informe N° IF-2024-36570183-GCABA-DGEVYA.

50. Deberá cumplir con lo solicitado por la Dirección General de Alumbrado a través de la Nota N° NO-2024-32152709-GCABA-DGALUM donde comunica que: *"(...) se indica que, para poder expedirnos en temas de nuestra competencia, deberán enviar el correspondiente anteproyecto para tal fin"*.

51. Una vez adjudicadas las obras, deberá informar a este organismo la contratista a cargo de la obra, su responsable técnico, domicilio legal electrónico y fecha de inicio de obra.

52. Dentro de los treinta (30) días de emitido el presente acto administrativo, se deberá presentar el Plan de Gestión Ambiental a implementar por la/s Contratista/s a cargo de las obras, indicando el nombre del responsable ambiental a cargo de verificar el cumplimiento de dicho plan, domicilio electrónico y fecha de inicio de las obras.

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

54. En caso de realizar alguna modificación y/o ampliación al presente proyecto, dichos cambios deberán ser

informados a esta misma Autoridad de Aplicación, a los efectos de evaluar ambientalmente la totalidad del emprendimiento.

Las condiciones ambientales aquí establecidas no lo eximen del cumplimiento de toda norma que resulte de aplicación para el presente caso.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.12.11 18:39:26 -03:00

Renzo Morosi
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.12.11 18:39:27 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-31887514-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Lunes 13 de Julio de 2026

Referencia: Rta. Nota N° 25922478-GCABA-APRA/26 s/ EX-2026-25537046- -GCABA-DGCCN S/ RESOLUCIÓN 141/2026 - Requerimiento Legislatrua de la Ciudada Autónoma de Buenos Aires

A: Mariela Gomez (APRA), NATASHA PEREZ (APRA), Renzo Morosi (APRA), Daniela Gurrieri (APRA), Sergio Jovany Ramos Aruquipa (APRA), FLORENCIA WEXLER (APRA),

Con Copia A: Milagros Ledesma (DGEVA), Luisina Daniela Garegnani (DGEVA),

---

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de dar respuesta a la Nota N° 25922478-GCABA-APRA/26 referida a la Nota N° 25773031-GCABA-DGTALAVJG/26 remitida en el marco del requerimiento proveniente de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre Resolución N° 141/2026 relativa a las obras en ejecución correspondientes al denominado **"Master Plan Autopista Parque Dellepiane"** (INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN)

El mencionado requerimiento solicita:

"a) Indique el acto administrativo que dispuso la aprobación integral del proyecto o, en su defecto, el conjunto de actos administrativos que habilitan su ejecución, detallando su encuadre jurídico y jerarquía normativa.

b) Precise el régimen jurídico bajo el cual se ejecuta la obra y el alcance de las facultades ejercidas por los sujetos intervinientes.

c) Indique si la intervención implica cambio de zonificación, desafectación de bienes del dominio público, alteración del carácter de áreas zonificadas como Urbanización Parque (UP) o cualquier modificación de usos del suelo, detallando los criterios técnicos y normativos adoptados.

d) Remita la documentación técnica del proyecto e informe, mediante un cuadro comparativo la situación previa y la proyectada, las superficies: total intervenida, la correspondiente a Urbanización Parque (UP), la destinada a uso vial, la absorbente y no absorbente.

e) Indique las modificaciones sustanciales introducidas respecto de la situación preexistente y las compensaciones urbanísticas o ambientales previstas.

f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.

g) Indique si la Declaración de Impacto Ambiental vigente contempla la totalidad de las intervenciones en ejecución, precisando si existen diferencias entre el proyecto evaluado y el efectivamente ejecutado, e indique si se realizaron actualizaciones o reevaluaciones del estudio ambiental y sus fundamentos.

h) Indique si el proyecto fue evaluado y aprobado de manera integral o mediante componentes, etapas o tramos diferenciados, precisando en este último caso su encuadre administrativo"

Al respecto, esta Dirección General de Evaluación Ambiental, en el marco de sus misiones y funciones conforme Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, cumple en informar que:

a) Indique el acto administrativo que dispuso la aprobación integral del proyecto o, en su defecto, el conjunto de actos administrativos que habilitan su ejecución, detallando su encuadre jurídico y jerarquía normativa.

Mediante Expediente Electrónico N° 27337047- -GCABA-DGEVA/2024 se tramitó la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto: **"Master Plan Autopista Parque Dellepiane": Readecuación de traza principal de la Autopista, Carriles Exclusivos APP, Nuevos tramos de colectoras Norte y Sur, refuncionalización de accesos, Ampliación de puente ferroviario Belgrano Sur, Ampliación de Puente Carretero Rio Negro, Parque lineal. Rubros según normativa: "OPyES1 – Autopistas, autovías y líneas de ferrocarril y subterráneas y sus estaciones. / PVESP - Puesta en Valor de Espacios Recreativos y/o Espacios Verdes / CE - Carriles Exclusivos"**, a desarrollarse sobre la traza de la Autopista Dellepiane abarcando desde su cruce sobre la Av. Gral. Paz hasta el Peaje Dellepiane, en la conexión de la traza con las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno (Área según CUR 1 y 2). Polígono delimitado por las coordenadas POSGAR07 GCABA según Informe N° IF-2024-20352635-GCABA-DGEVA, con una superficie de 634.730,00m2 bajo la titularidad de **AUTOPISTAS URBANAS S.A.**. Conforme la normativa vigente, el mencionado proyecto fue categorizado como **CON RELEVANTE EFECTO AMBIENTAL**.

En el marco de las mencionadas actuaciones, mediante Resolución N° 273-APRA/2024, se convocó a Audiencia Pública Temática para el día martes 5 de noviembre de 2024, a partir de las 12:30 horas.

Posteriormente, mediante Resolución N° 339-APRA/24, se otorgó el Certificado de Aptitud Ambiental mencionado por el plazo de dos (2) años bajo la titularidad de la firma **AUTOPISTAS URBANAS S.A. - CUIT N° 30574876474,** titular del proyecto citado, categorizado como de Impacto Ambiental **CON RELEVANTE EFECTO (C.R.E.)**, con las condiciones establecidas en la Resolución mencionada a las cuales deberá ajustarse para su validez.

Asimismo, corresponde señalar que mediante Expediente Electrónico N° 07496513-GCABA-DGEVA/26, se tramita la Modificación del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto: **"Puente La Salle Asturias"** Rubros según normativa vigente: **OPyES1"Autopistas, autovías y líneas de ferrocarril y subterráneas y sus estaciones"**, a desarrollarse en Av. La Salle y Asturias sobre AU Tte. Gral. Luis Dellepiane de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Lat: -34º 39' 18" Long: -58º 28' 16") - (Área según CUR 1), sobre una superficie total de: 33.033 m2 , bajo la titularidad de **Autopistas Urbanas S.A.**.

Tal como fue mencionado anteriormente, el Certificado de Aptitud Ambiental N° 22.302 correspondiente al proyecto: **"Master Plan Autopista Parque Dellepiane"** fue otorgado mediante Resolución N° 339-APRA/24, cuya categorización resultó de impacto ambiental **CON RELEVANTE EFECTO (C.R.E.)**. Habiéndose tramitado la modificación de dicho Certificado respecto de la Obra **"Puente La Salle Asturias"**, en el marco del Proyecto "Master Plan Autopista Parque Dellepiane", el mismo mantuvo la categorización otorgada como de impacto ambiental **CON RELEVANTE EFECTO (C.R.E.)**. En virtud de ello, conforme la normativa ambiental vigente, se convocó a Audiencia Pública mediante Resolución N° 129-APRA/26 para el día 17 de junio de 2026, encontrándose actualmente el trámite la modificación del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto **"Puente La Salle Asturias"**.

b) Precise el régimen jurídico bajo el cual se ejecuta la obra y el alcance de las facultades ejercidas por los sujetos

intervinientes.

En el marco de las misiones y funciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental conforme Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, se informa que lo solicitado excede el marco de las competencias asignadas a esta repartición.

c) Indique si la intervención implica cambio de zonificación, desafectación de bienes del dominio público, alteración del carácter de áreas zonificadas como Urbanización Parque (UP) o cualquier modificación de usos del suelo, detallando los criterios técnicos y normativos adoptados.

En el marco de las misiones y funciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental conforme Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, se informa que lo solicitado excede el marco de las competencias asignadas a esta repartición.

d) Remita la documentación técnica del proyecto e informe, mediante un cuadro comparativo la situación previa y la proyectada, las superficies: total intervenida, la correspondiente a Urbanización Parque (UP), la destinada a uso vial, la absorbente y no absorbente.

Se acompañan a la presente como "Archivo Embebido" el Certificado de Aptitud Ambiental mencionado, la Resolución N° 339-APRA/24 y su Anexo con las condiciones ambientales a cumplir contenido en el Informe N° 46764547-GCABA-APRA/24.

Asimismo, se adjunta el Informe Técnico de Categorización emitido mediante Informe N° 36594797-GCABA-DGEVA/24; el Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado por el titular mediante Registro N° 27374280-GCABA-DGEVA/24; la Planimetría AU Dellepiane. Situación actual presentada mediante Registro N° 28081791-GCABA-DGEVA/24, Planimetría del Proyecto presentada mediante Registro N° 28081844-GCABA-DGEVA/24; Registro Fotográfico de la Situación Actual mediante Registro N° 28081815-GCABA-DGEVA/24; Planos mediante Registro N° 28081889-GCABA-DGEVA/24; Documentación Gráfica. Parque Lineal. Espacios de Uso Público presentada mediante Registro N° 28081924-GCABA-DGEVA/24; "Afectación de Árboles - Relevamiento preliminar" mediante Registro N° 28081966-GCABA-DGEVA/24; Estudio de Tránsito presentado mediante Registro N° 28081992-GCABA-DGEVA/24. Asimismo, se acompaña información complementaria al Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentada mediante CE-2024-32150912-GCABA-DGEVA.

e) Indique las modificaciones sustanciales introducidas respecto de la situación preexistente y las compensaciones urbanísticas o ambientales previstas.

Al respecto, esta Dirección General, adjunta el Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado mediante Registro N° 27374280-GCABA-DGEVA/24 presentado por el titular en el marco de la tramitación del Certificado de Aptitud Ambiental. Asimismo, se debe tener en cuenta la Resolución N° 339-APRA/24 y su Anexo con las condiciones ambientales a cumplir contenido en el Informe N° 46764547-GCABA-APRA/24.

f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.

En el marco de las misiones y funciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental conforme Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, se informa que lo solicitado excede el marco de las competencias asignadas a esta repartición.

Sin perjuicio de ello, se menciona que en el marco del Expediente Electrónico N° 7337047- -GCABA-DGEVA/2024 se dio intervención a la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado a fin que se expida en marco de sus competencias.

g) Indique si la Declaración de Impacto Ambiental vigente contempla la totalidad de las intervenciones en ejecución, precisando si existen diferencias entre el proyecto evaluado y el efectivamente ejecutado, e indique si se realizaron actualizaciones o reevaluaciones del estudio ambiental y sus fundamentos.

Se remite a la respuesta brindada en el punto e).

h) Indique si el proyecto fue evaluado y aprobado de manera integral o mediante componentes, etapas o tramos diferenciados, precisando en este último caso su encuadre administrativo.

Conforme surge de la respuesta brindada en el punto a), se tramitó la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto: “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”, habiéndose evaluado y aprobado el proyecto de manera integral.

Para mayor proveer, se acompañan como "Archivo de Trabajo" los documentos mencionados.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 14:51:03 -03:00

Josefina María Pena Podrez
Director General
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 14:51:04 -03:00

0	Informe Final	TReCC	xx	xx	17/07/24
Rev	**Descripción**	**Proy**	**Revis**	**Apr**	**Fecha**

ESTUDIOS AMBIENTALES
MÁSTER PLAN
AUTOPISTA PARQUE DELLEPIANE

AUSA autopistas urbanas

CONTRATO N°:	DOC N°:	REV:
2023-02-055-00	MPD-A-AM-IF-001	00

CONTENIDO:

ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL
Informe Final

CONTRATISTA:

TReCC S.A. Consultores

RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA

OBJETIVO

El presente Informe Final contiene la versión completa del Estudio Técnico de Impacto Ambiental (ETIA) del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane.

El documento se adecua y responde a lo establecido como contenido del ETIA para proyectos categorizados como Con Relevante Efecto - C.R.E. por la normativa vigente referida al Procedimiento Técnico Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, cuya autoridad de aplicación es la Agencia de Protección Ambiental - APRA.

Normativa y bibliografía de referencia

- Ley CABA Nº 123 de Evaluación de Impacto Ambiental
- Decreto Reglamentario Nº85/2019
- Resolución 288-APRA-2023

Documentos relacionados

Tabla 3-1: Documentos relacionados

CÓDIGO DOCUMENTO	DESCRIPCIÓN	
MPD-A-AM-IF-002	IEIA - Informe de Evaluación de Impacto Acústico	Informe Técnico
MPD-A-AM-IF-001-r2	Estudio de Sitio FASE I	Informe Técnico
	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane	Documentación Gráfica y Memorias

ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL

INDICE

1. Introducción.....8

1.1. Metodología Empleada.....9

2. Marco Normativo e Institucional.....10

2.1. Marco Normativo Nacional.....10

2.1.1. Constitución Nacional.....10

2.1.2. Ley Nº25.675 - Ley General del Ambiente.....10

2.1.3. Ley Nº25.831 y Ley Nº27.275 – Acceso a la Información Ambiental 11

2.1.4. Ley N°25.743 - Protección del Patrimonio Cultural.....12

2.1.5. Ley Nº20.284 - Protección del Recurso Aire.....13

2.1.6. Ley N°24.051 y Ley N°25.612 - Residuos Peligrosos e Industriales. 13

2.1.7. Ley N°19.587 y Ley N°24.557 - Salud y Seguridad Ocupacional.....13

2.2. Marco Normativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....14

2.2.1. Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....14

2.2.2. Ley Nº6, Ley Nº104 y Ley Nº303 - Régimen de Libre Acceso a la Información.....15

2.2.3. Ley Nº123 - Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.....16

2.2.4. Ley Nº2.930 - Plan Urbano Ambiental (PUA).....18

2.2.5. Ley Nº6.099 - Código Urbanístico.....18

2.2.6. Ordenanza Nº39.025 - Código de Protección y Prevención Ambiental 20

2.2.7. Ley Nº1.227 - Régimen de Protección del Patrimonio Histórico y Urbanístico.....20

2.2.8. Ley Nº1.356 - Régimen de Preservación de la Calidad de Aire.....20

2.2.9. Ley Nº1.540 - Prevención de la Contaminación Sonora.....22

2.2.10. Ley Nº1.854 - Gestión de Residuos Domiciliarios. Régimen de "Basura Cero".....22

2.2.11. Ley Nº2.214 - Gestión de Residuos Peligrosos.....23

2.2.12. Ley Nº2.628 - Creación de la Agencia de Protección Ambiental.....24

2.2.13. Ley Nº3.223 – Arbolado Público.....24

2.2.14. Ley Nº3.060 - Concesión de Red de Autopistas a AUSA.....24

2.2.15. Ley Nº 3.295 - Ley de Aguas.....25

2.2.16. Ley N° 3.871- de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático.....25

2.2.17. Marco Institucional Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane.....26

3. Localización del Proyecto y Determinación del Área de Influencia...27

3.1.1. Determinación del Área de Influencia del Proyecto.....28

4. Descripción del Proyecto.....29

4.1. Descripción General.....29
4.1.1. Objetivo General del Proyecto.....29
4.1.2. Objetivo específico del Proyecto.....29
4.1.3. Situación actual de la traza de la AU Dellepiane.....30
4.2. Características del Proyecto.....31
4.2.1. Readecuación Traza Principal Autopista.....32
4.2.2. Carriles exclusivos para líneas de APP.....34
4.2.3. Nuevos tramos de las Colectoras Norte y Sur.....35
4.2.4. Ampliación Puente Ferroviario Belgrano Sur.....39
4.2.5. Ampliación Puente Carretero Río Negro.....39
4.2.6. Parque Lineal Dellepiane.....40
4.3. Etapa de Construcción.....46
4.3.1. Tareas de Obra a ejecutar en general y en particular para cada uno de los componentes del Proyecto.....46
4.3.2. Afectación de arbolado.....54
4.3.3. Funcionamiento del Obrador y Frentes de obra.....57
4.3.4. Relaciones con la Comunidad.....59
4.3.5. Plazo de Obra.....59
4.4. Etapa de Operación.....59
4.4.1. Comportamiento del Tránsito.....59
4.4.2. Entorno Acústico.....61

5. Línea de Base Ambiental.....62

5.1. Medio Físico.....62
5.1.1. Clima.....62
5.1.2. Geomorfología y Suelos.....68
5.1.3. Agua.....70
5.1.4. Aire.....75
5.2. Medio Natural.....79
5.2.1. Vegetación.....79
5.2.2. Fauna.....80
5.3. Medio Socioeconómico.....80

5.3.1. Población....80
5.3.2. Red Vial....83
5.3.3. Transporte....85
5.3.4. Infraestructura existente....85
5.3.5. Actividades en el área....86
5.3.6. Áreas según Código Urbanístico (CUR)....93
6. Evaluación de Impactos Ambientales....95
6.1. Instrumentos de Evaluación Utilizados....95
6.2. Caracterización y Categorización de los Impactos Ambientales....95
6.2.1. Signo y Magnitud del Impacto....95
6.2.2. Duración del Impacto....98
6.2.3. Extensión del Impacto....98
6.2.4. Matriz Síntesis de Evaluación de Impactos Ambientales....98
6.2.5. Memoria de la Matriz de Evaluación de Impactos Ambientales....102
6.3. Síntesis Conclusiva de la Evaluación de los Impactos Ambientales del Proyecto....116
7. Medidas de Mitigación....119
7.1. Medidas de Mitigación Generales....119
7.2. Medidas de Mitigación Específicas....120
7.2.1. Etapa pre-constructiva....120
7.2.2. Etapa Constructiva....120
7.2.3. Etapa de Operación....131
8. Plan de Gestión Ambiental....133
8.1. PGA Etapa Pre-Constructiva....133
8.1.1. Programa de Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad.133
8.2. PGA Etapa Constructiva....134
8.2.1. Programa de Cumplimiento Legal, Permisos y Autorizaciones....134
8.2.2. Programa de Coordinación Institucional....135
8.2.3. Programa de Información y Vinculación con la Comunidad....135
8.2.4. Programa de Verificación de Implementación de normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo....136
8.2.5. Programa de Acción para el Cumplimiento de las Medidas de Mitigación para la Etapa Constructiva....137
8.2.6. Programa de Capacitación del personal de obra con relación al Medio Ambiente....138

8.2.7. Programa de Instalación y Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra 139
8.2.8. Programa de Ordenamiento de Tránsito.....140
8.2.9. Programa de Monitoreo y Control sobre Contaminación.....142
8.2.10. Programa de Control de Generación y Gestión de Residuos.....143
8.2.11. Programa de Manejo y Protección de la Vegetación.....144
8.2.12. Programa de Acción con relación a hallazgos de interés Patrimonial 144
8.2.13. Programa de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias.144
8.2.14. Programa de Retiro de Obra y/o restauración al finalizar las obras 146
8.3. PGA Etapa de Operación.....146
8.3.1. Programa de Monitoreo de Ruidos.....146
8.3.2. Programa de Limpieza, Higiene y Gestión de Residuos.....147
8.3.3. Programa de Mantenimiento y Conservación de la Infraestructura física 147
8.3.4. Programa de Mantenimiento de las área parquizadas del Parque Lineal 148
8.3.5. Programa de Monitoreo sobre el Autotransporte Público de Pasajeros (APP) 148
8.3.6. Programa de Contingencias.....148

ACRÓNIMOS UTILIZADOS

AEP - Área Efectiva del Proyecto

AID - Área de Influencia Directa del Proyecto

AIE - Área de Influencia Indirecta del Proyecto

AMBA – Área Metropolitana de Buenos Aires

APP - Autotransporte Público de Pasajeros

APRA - Agencia de Protección Ambiental

AU - Autopista en la denominación de la red vial

AUSA - Autopistas Urbanas S.A.

CABA - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CeSAC - Centro de Salud Comunal

CMB - Centro Médico Barrial

DGEVYA - Dirección general de Espacios Verdes y Arbolado

ETIA - Estudio Técnico de Impacto Ambiental

FFCC - Ferrocarril, en la denominación de las distintas líneas

GCABA - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PGA – Plan de Gestión Ambiental

1. INTRODUCCIÓN

La Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) del **PROYECTO MÁSTER PLAN AUTOPISTA PARQUE DELLEPIANE** (en adelante mencionado como "el Proyecto"), es presentado por su Titular, **Autopistas Urbanas Sociedad Anónima - AUSA**, con el objeto de dar cumplimiento a lo estipulado por la Ley Nº 123/LCBA/98 y sus modificatorias, su Decreto Reglamentario Nº85/GACABA/19 y la norma complementaria Resolución Nº 288/APRA/23.

La referida Ley Nº 123, conforme a los términos del artículo 30 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, define los alcances de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) como *"procedimiento técnico administrativo, destinado a identificar e interpretar, así como a prevenir los efectos de corto, mediano y largo plazo que actividades, proyectos, programas o emprendimientos públicos o privados, pueden causar al ambiente, en función de los objetivos fijados en esta ley".*

La ejecución de las obras concernientes al Proyecto fue encomendada por el Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a la empresa Autopistas Urbanas S.A., a través de la Resolución RESOL-2024-223-GCABA-MIGC (Ver Anexo 1), en el marco de la las leyes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ley Nº 3.060 (otorga la concesión de obra pública de la Red de Autopistas y vías interconectadas de la Ciudad a la empresa AUSA) y Ley Nº 6.684 (Ley de Ministerios) junto con Decreto Nº 387/23 (aprueba la estructura orgánica funcional del Poder Ejecutivo).

Anexo 1 - RESOL-2024-223-GCABA-MIGC

El Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se localiza sobre la actual traza de la AU Dellepiane, desde su cruce sobre la Av. Gral. Paz hasta el Peaje Dellepiane, en la conexión de la traza con las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno. En un tramo de 4,6km el Proyecto contempla:

- la readecuación y reconfiguración de carriles con la incorporación de un carril exclusivo central para Autotransporte Público de Pasajeros (APP) que conecte con el Metrobús de la AU 25 de Mayo;
- la continuidad de las colectoras en toda la extensión de la autopista, con una refuncionalización de accesos de acuerdo a la normativa vigente y cierre de accesos peligrosos;
- la ampliación de los puentes existentes para permitir la continuidad de las colectoras;
- la ejecución de un parque lineal a los lados de la traza de la Autopista.

Por su naturaleza, el Art. 13 de la Ley 123 y la Resolución Nº 288/APRA/2023 - Anexo I definen su categorización como Con Relevante Efecto – C.R.E. En el Anexo II de dicha Resolución se establece el Procedimiento para la Tramitación y Obtención del Certificado de Aptitud Ambiental (CAA) para Obras y/o Usos de

acuerdo a su Categorización, se indica al Estudio Técnico de Impacto Ambiental (ETIA), como uno de los instrumentos requeridos.

El presente documento, que tiene por objetivo el desarrollo del Estudio Técnico de Impacto Ambiental (ETIA) incluye los estudios urbanos llevados a cabo a la fecha de la presentación, elaborados desde un abordaje integral y con un enfoque dirigido a la gestión sustentable y eficiente del Proyecto.

1.1. METODOLOGÍA EMPLEADA

La primera instancia del Estudio Técnico de Impacto Ambiental implica la identificación y análisis de las características y componentes principales, tanto del medio en donde se desarrollará el Proyecto como del Proyecto en sí.

En la instancia siguiente se seleccionan, por un lado, los componentes del medio pasibles de ser impactados significativamente por las acciones del Proyecto y, por otro, las acciones propias del Proyecto con incidencia previsible y entidad suficiente sobre estos componentes del medio.

Con esta identificación, se aborda la Evaluación de los Impactos Ambientales del Proyecto, analizando los de posible ocurrencia según la etapa correspondiente (de construcción y de operación). Los resultados de esta evaluación, son volcados a una matriz síntesis de dos dimensiones, que permite una interpretación inmediata y sencilla de los impactos detectados.

A partir de la formulación de esta matriz, se definen preliminarmente medidas de mitigación, fundamentalmente para prevenir, morigerar y/o compensar los impactos negativos detectados. Estas medidas de mitigación permiten establecer / evaluar un nuevo escenario futuro (mitigado), dando lugar a una readecuación de la matriz de evaluación, cuya representación se incluye en el presente Informe Técnico.

Finalmente y como herramienta de futura gestión, con el objeto de manejar y gerenciar adecuadamente las implicancias ambientales, se desarrolla un Plan de Gestión Ambiental (PGA), que garantice el cumplimiento y control de las medidas de mitigación proyectadas, el monitoreo de variables ambientales más comprometidas o vulnerables y los procedimientos frente a la ocurrencia de contingencias.

2. MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

2.1. MARCO NORMATIVO NACIONAL

2.1.1. Constitución Nacional

La Reforma Constitucional de 1994 introduce la temática ambiental en la ley fundamental de la Nación. Al respecto, el Artículo 41, ubicado en un nuevo capítulo de la parte dogmática, titulado "Nuevos Derechos y Garantías", se ocupa de esta temática. Se consagra el derecho humano al medio ambiente al que califica de "sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano". Asimismo se fija un objetivo en el tiempo -la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras- que pone de manifiesto la incorporación de la noción de Desarrollo Sustentable que hoy en día ubica a la variable ambiental como necesaria en la toma de toda decisión, que haga el desenvolvimiento de una comunidad organizada. La reglamentación de este derecho social debe lograr equilibrar el derecho a un medio ambiente sano, con el derecho a desarrollar actividades que repercutan en el progreso de la comunidad y el bienestar individual. Compete al Estado y también a todos sus habitantes, pero para aquél, se trata de una obligación primaria de la Nación ya que las Provincias sólo se limitarán a dictar normas complementarias a las que emanen del Gobierno Nacional.

Es decir, que corresponde a la nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales.

2.1.2. Ley Nº25.675 - Ley General del Ambiente

En función del Artículo 41 de la Carta Magna, se han sancionado diversas normas de presupuestos mínimos, destacándose la Ley General del Ambiente (LGA), Ley Nº 25.675.

Esta norma establece el estándar de calidad ambiental que debe ser respetado por la legislación local (provincia y municipios) y cumplido por cualquier proyecto en territorio argentino más allá de la normativa local. Asimismo, toda norma de protección, evaluación y gestión ambiental propia del marco regulatorio de una actividad o sector debe adecuarse a estos presupuestos o estándares de calidad ambiental de la LGA.

Bajo esta tutela uniforme, se imponen determinados instrumentos de gestión ambiental (Art. 8º, LGA), cuya aplicación es obligatoria en todo el territorio de la Nación independientemente de la Provincia o Municipio en el cual se lleve a cabo el proyecto:

- El ordenamiento ambiental del territorio
- La evaluación de impacto ambiental.

- El sistema de control sobre el desarrollo de las actividades antrópicas.
- La educación ambiental.
- El sistema de diagnóstico e información ambiental.
- El régimen económico de promoción del desarrollo sustentable.

Entre las exigencias o presupuestos mínimos de carácter procedimental, se encuentran el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Audiencia Pública y el sistema de Información Ambiental, que se integran funcionalmente con el primero.

La ley regula estos instrumentos en forma general, estableciendo el "marco" institucional de toda regulación, ya sea de índole sectorial o de índole local general. Así establece las exigencias mínimas que debe contener el régimen sectorial, provincial o municipal. A su vez, deja en cabeza de las jurisdicciones locales la facultad de dictar normas complementarias de los presupuestos mínimos, las que pueden ser más exigentes o rigurosas que éstas, pero nunca inobservando sus estándares o inferiores a éstos.

Incorpora en su letra el concepto de daño ambiental y la obligación prioritaria de "recomponer" el daño causado al ambiente reflejando la manda constitucional. Consecuentemente, surge la necesidad de elaborar estudios de impacto ambiental, la aplicación de Planes de Gestión Ambiental y demás aspectos relacionados a la prevención de la generación de este daño particular, como también, el diseño y adopción de medidas de mitigación, compensación y restauración.

Además del daño ambiental, la Ley General del Ambiente consagra, al igual que las Leyes Nº25.612 y Nº25.670, la institución del seguro ambiental, a ser contratada en ciertos casos y tratándose de actividades que pudiesen afectar al ambiente. En función de las actividades y componentes del Plan Integral puede requerirse la contratación de un seguro ambiental en los términos de la Ley General y su reglamentación. En la actualidad el seguro ambiental está siendo objeto de estudios regulatorios para su redefinición atendiendo a las dificultades para su puesta en marcha a lo largo de la última década.

2.1.3. Ley Nº25.831 y Ley Nº27.275 – Acceso a la Información Ambiental

La Ley N° 25.831 establece los presupuestos mínimos para el ejercicio del derecho de libre acceso a la información pública ambiental. Toda información relativa al proyecto relacionada con cuestiones socio-ambientales debe ser puesta a disposición de los interesados por parte de quien la tenga en su poder.

Esta ley determina la obligación de facilitar la información ambiental requerida a las autoridades competentes de los organismos públicos, en los ámbitos nacional, provincial y municipal, sean organismos centralizados o autárquicos, y a las empresas prestadoras de servicios públicos (públicas, privadas o mixtas).

Se define que la información sujeta al libre acceso es toda aquella información relativa al proyecto y vinculada al estado del ambiente o a alguno de sus componentes naturales o culturales, incluidas sus interacciones recíprocas, así como las actividades y obras que los afecten o puedan afectarlos significativamente, así como los planes o Planes integrales, de gestión del ambiente. Además, la información debe brindarse en forma gratuita, correspondiendo a quien la solicita solo aquellos gastos que generen los recursos utilizados para su reproducción.

Establece que la denegación del acceso a la información deberá estar fundada y que corresponderá la acción por vía judicial en caso contrario.

Esta ley de presupuestos mínimos refuerza lo establecido en la LGA en materia de participación ciudadana. En base a los criterios expuestos, el Estudio de Impacto Ambiental, el Plan de Gestión Ambiental y toda documentación relativa a ellos, deberá ser puesta a disposición de cualquier interesado y en un sitio apto para su consulta. Esta disponibilidad de la información al público debe ser anterior a la realización de la audiencia o consulta pública de participación ciudadana y además habrá que disponer de la mayor amplitud de tipos de documentos accesibles, a fin de brindar un amplio margen de transparencia y permitir el acceso a distintos tipos de actores sociales.

A la norma específica de presupuestos mínimos aplicable a la información ambiental se le añade la Ley Nº 27.275, sancionada en septiembre de 2016 que viene a establecer la regla general del libre acceso a la información en general en poder del estado, creando a tales efectos una agencia especializada para procesar y articular la información y su diseminación. La norma consagra alguno de los lineamientos establecidos con la sanción del Decreto N.º 1.172/03, marco para el acceso a cierta información en poder del estado y para la elaboración participativa de normas. Dado que el proyecto será ejecutado en la Ciudad y es un proyecto encarado por el propio Ejecutivo Porteño, será de aplicación la legislación propia de la CABA en la materia.

2.1.4. Ley N°25.743 - Protección del Patrimonio Cultural

Según la Ley N° 25.743 de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico, los materiales arqueológicos y paleontológicos que se encontraren mediante excavaciones pertenecen al dominio del Estado con jurisdicción en el lugar del hallazgo. Al respecto, cabe tener presente que "... toda persona física o jurídica que practicase excavaciones con el objeto de efectuar trabajos de construcción, agrícolas, industriales u otros de índole semejante, está obligado a denunciar al organismo competente el descubrimiento del yacimiento y de cualquier objeto arqueológico o resto paleontológico que se encontrare en las excavaciones, siendo responsable de su conservación hasta que el organismo competente tome intervención y se haga cargo de los mismos...".

2.1.5. Ley N°20.284 - Protección del Recurso Aire

En materia de calidad atmosférica esta ley declara sujetas a sus disposiciones y las de sus Anexos I, II y III, todas las fuentes capaces de producir contaminación atmosférica ubicadas en jurisdicción federal y en la de las provincias que adhieran a la misma.

Según esta ley, es atribución de las autoridades sanitarias locales fijar para cada zona los niveles máximos de emisión de los distintos tipos de fuentes fijas, declarar la existencia y fiscalizar el cumplimiento del Plan de Prevención de Situaciones Críticas de Contaminación Atmosférica.

2.1.6. Ley N°24.051 y Ley N°25.612 - Residuos Peligrosos e Industriales

A nivel nacional existe un marco regulatorio efectivamente vigente para los residuos peligrosos desde 1991, sancionado por la Ley N° 24.051 y su Decreto Reglamentario N° 831/93.

La Ley N° 25.612 de Presupuestos Mínimos en materia de Residuos Industriales y de Actividades de Servicios fue sancionada con el objeto de modificar el régimen de residuos peligrosos, introduciendo una nueva lógica en la regulación de los residuos peligrosos o especiales.

En efecto, donde la Ley N° 24.051 clasificaba a los residuos en función de su peligrosidad, siguiendo en cierto sentido el esquema adoptado por el Convenio de Basilea, la Ley N° 25.612 determina la sujeción del residuo a un contralor especial en función de su origen como residuo proveniente de la actividad industrial o de las actividades de servicios y en base a criterios de riesgo.

La Ley de Presupuestos Mínimos N° 25.612 sobre Residuos Industriales y Actividades de Servicios será de aplicación en el caso de dictarse la correspondiente reglamentación, la cual a la fecha del presente estudio no ha sucedido.

2.1.7. Ley N°19.587 y Ley N°24.557 - Salud y Seguridad Ocupacional

Las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo se ajustarán en todo el territorio de la República Argentina a las normas de la presente ley y de las reglamentaciones que en consecuencia se dicten. Cabe mencionar su Decreto Reglamentario N° 351/79 y disposiciones complementarias, tales como el Decreto N° 911/96 que regula la higiene y seguridad en la industria de la construcción.

Atento a desarrollarse el Proyecto en coincidencia con una autopista donde se generan ruidos por la circulación del tránsito vehicular, se destaca que el Anexo

V del Decreto Reglamentario 351/79, referido a ruido y vibraciones, establece normas complementarias para medición de ruido, con protocolo legal por Resolución SRT N° 85/2012 y para medición de vibraciones por la Resolución SRT N° 295/2003.

Por su parte, la Ley N° 24.557 regula la prevención de los riesgos del trabajo, la gestión de las prestaciones, los derechos y prohibiciones, entre otros.

2.2. MARCO NORMATIVO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

2.2.1. Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En línea con el Artículo 41 de la Constitución Nacional de 1994, en la Carta Magna de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de 1996 se incorporó un capítulo referido a la protección del ambiente.

De esta forma, en similares términos a la cláusula ambiental nacional, el Artículo 26 expresa que el ambiente es patrimonio común. Toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente sano, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras. Toda actividad que suponga en forma actual o inminente un daño al ambiente debe cesar. El daño ambiental conlleva prioritariamente la obligación de recomponer.

En ese mismo orden, el Artículo 27 consagra que la Ciudad de Buenos Aires desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano, instrumentado un proceso de ordenamiento ambiental del territorio. En este sentido se hace referencia al Plan Urbano Ambiental que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas.

Por su parte, en el Artículo 30 se establece la obligatoriedad de la evaluación ambiental previa de los proyectos con relevante efecto, contemplando asimismo la participación ciudadana a través de la audiencia pública.

En materia de planeamiento urbano, la Constitución de la Ciudad establece un orden de prelación entre diferentes niveles y horizontes de planificación, tanto en lo conceptual, como en sus plazos de ejecución. Asimismo, adopta un criterio proactivo respecto de las cuestiones que atañen a la integración de los sectores más vulnerables a la trama urbana y a una visión metropolitana, estableciendo asimismo preceptos detallados y concretos respecto al derecho la vivienda en tanto derecho humano esencial, en sintonía con los objetivos perseguidos por las salvaguardas y la propia jurisprudencia en un sinnúmero de casos. En función de ello, el Artículo 27 citado con anterioridad, se complementa con la conformación

de un Plan Estratégico[1] y un Plan Urbano Ambiental[2]. Ambas instituciones tienen por objeto integrar las visiones de largo y mediano plazo en materia de desarrollo económico y social con la protección y mejoramiento del ambiente.

2.2.2. Ley Nº6, Ley Nº104 y Ley Nº303 - Régimen de Libre Acceso a la Información

La Ley Nº 6 establece una instancia de participación en el proceso de toma de decisiones, tanto en la órbita administrativa como legislativa, en el cual la autoridad responsable de la misma habilita un espacio institucional, para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular expresen su opinión.

Las opiniones vertidas en el proceso de Audiencia Pública son de carácter consultivo y no vinculante para la autoridad responsable de la toma de decisión.

Una vez finalizada la Audiencia la autoridad pública debe explicitar, en los fundamentos del acto administrativo o normativo que se sancione, de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales se aparta de ellas.

La omisión de la convocatoria a la Audiencia Pública cuando ésta fuera legalmente obligatoria, como es el caso en la Ley Nº 123 para las actividades con relevante efecto, o su no realización por causa imputable al órgano convocante, es causal de nulidad del acto que se produzca.

Por su parte, la Ley Nº 104 establece que toda persona tiene derecho, de conformidad con el principio de publicidad de los actos de gobierno, a solicitar y a recibir información completa, veraz, adecuada y oportuna, de cualquier órgano perteneciente a la administración central, descentralizada, de entes autárquicos, empresas y sociedades del Estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria, sociedades de economía mixta y todas aquellas otras organizaciones empresariales donde el Estado de la Ciudad tenga participación en la capital o en la formación de las decisiones societarias, del Poder Legislativo y del Judicial, en cuanto a su actividad administrativa, y de los demás órganos establecidos en el Libro II de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.

La norma considera información a cualquier tipo de documentación que sirva de base a un acto administrativo, así como las actas de reuniones oficiales. Por su

---

[1] El artículo 19 establece que: "*(…) El Consejo de Planeamiento Estratégico, de carácter consultivo, con iniciativa legislativa, presidido por el Jefe de Gobierno e integrado por las instituciones y organizaciones sociales representativas, del trabajo, la producción, religiosas, culturales, educativas y los partidos políticos, articula su interacción con la sociedad civil (...)*"

[2] El artículo 29 establece que: "*(…) La Ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el artículo 81, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas (...)*".

parte, la autoridad pública no tiene obligación de crear o producir información con la que no cuente al momento de efectuarse el pedido.

Por otro lado, se disponen los límites en el acceso a la información, se establece su gratuidad y se fija el plazo de diez días hábiles para que la respectiva solicitud sea satisfecha por parte de la autoridad. Cumplido éste sin haber sido respondida la solicitud queda habilitada la acción de amparo ante el fuero contencioso administrativo de la Ciudad de Buenos Aires.

Finalmente, la Ley Nº 303 y Decreto Reglamentario Nº 1.325/06, de modo complementario con la Ley Nacional de Presupuestos Mínimos Nº 25.831, establece que toda persona tiene derecho a solicitar y recibir información sobre el estado y la gestión del ambiente y de los recursos naturales, conforme lo establecido en el Artículo 16 in fine de la Constitución de la Ciudad, de acuerdo a los procedimientos y criterios plasmados en la norma, y sin necesidad de invocar interés especial alguno que motive tal requerimiento.

En el mismo sentido, cabe advertir que el presente régimen alcanza únicamente a la información ambiental concerniente o que afecte a la Ciudad de Buenos Aires, que obre en poder del Gobierno de la Ciudad, de cualquier autoridad, organismo e institución pública, incluyendo a sus contratistas, concesionarias y empresas privadas que presten servicios públicos en su territorio.

Asimismo, merece señalarse que la Agencia de Protección Ambiental ha dictado la Resolución 223/APRA/08 que aprueba un procedimiento específico –interno- a fin de brindar con la mayor celeridad posible la información de carácter ambiental requerida por el interesado.

2.2.3. Ley Nº123 - Ley de Evaluación de Impacto Ambiental

A partir de la manda constitucional establecida en la Constitución de la Ciudad, la legislatura local sancionó en el año 1998 la Ley Nº 123 que regula el Procedimiento Técnico-Administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En el transcurso de los años, esta norma fue modificada por diversas leyes que han quedado incorporadas a la norma a partir de la aprobación de la Ley N.º 6347 del año 2020 que aprobó la tercera actualización del Digesto Jurídico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dando por resultado su consolidación.

La Ley N.º 123 se reglamentó inicialmente por el Decreto Nº 1.352/02, siendo luego reglamentada por Decreto Nº 222/12, y ahora por el Decreto 85/19 complementado con el dictado de numerosas resoluciones dictadas por la autoridad de aplicación.

De acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 5° de la Ley Nº 123, "*Las actividades, proyectos,programas o emprendimientos de construcción, modificación y/o ampliación, demolición, instalación, o realización de actividades comerciales o industriales, susceptibles de producir impacto ambiental de relevante efecto, deben someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) como requisito*

previo a su ejecución o desarrollo, y cuando correspondiera, previo a su certificado de uso conforme, habilitación, o autorización. Quedan comprendidos en el marco de la presente Ley las actividades, proyectos, programas o emprendimientos que realice o proyecte realizar el Gobierno Federal en territorio de la Ciudad de Buenos Aires."

La última modificación (Ley 6014/18) incorporó la obligatoriedad de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para las políticas, planes y programas del sector público o de participación público-privada (Artículo 3º) a la vez de redefinir el alcance de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos de construcción, modificación y/o ampliación, demolición, instalación o realización de actividades comerciales o industriales.

El Artículo 12º de la Ley, establece que las actividades, proyectos, programas o emprendimientos, se categorizan como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (CRE) o Sin Relevante Efecto (SRE), considerando diversos factores vinculados a: rubro, localización, riesgo potencial de afectación a recursos naturales, infraestructura a utilizar y potenciales alteraciones urbanas y ambientales.

En el Artículo 13º de la Ley 123 se listan las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos de gran envergadura que se presumen como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto.

La categorización del resto de los rubros de actividades previstas por el CUR, se completa y complementa a través del Anexo I de la Resolución 288/APRA/2023, que corresponde al Cuadro de Categorización en el que se indica si se las considera Sin Relevante Efecto (S.R.E.), Sin Relevante Efecto con Condiciones (S.R.E c/C), Con Declaración Jurada (c/DDJJ), Sujetos a Categorización (s/C) o Con Relevante Efecto (C.R.E.). Para esta última categorización mencionada se establece de la convocatoria a Audiencia Pública.

En virtud de ello, la mencionada Resolución 288/APRA/23, a través de sus Anexos, define las distintas instancias, presentaciones y formularios a diligenciar para cumplimentar el Procedimiento Técnico Administrativo que permitirá obtener el Certificado de Aptitud Ambiental (CAA) de aquella actividad, proyecto, programa o emprendimiento que se pretenda desarrollar en el ejido de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, distinguiendo las instancias de OBRA (excavación, obra nueva, modificación, ampliación y/o demolición de inmuebles y/o infraestructura) o USO (producción, distribución, comercialización o almacenamiento de bienes, prestación de servicios, o desarrollo de la cultura, el ocio o la recreación)

Aquellas actividades, proyectos, planes o emprendimientos, categorizados como Con Relevante Efecto (CRE), deben cumplir con la instancia de categorización, presentar manifiesto de impacto y el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA),

obtener el dictamen técnico de la autoridad de aplicación y someterse al procedimiento de Audiencia Pública[3].

2.2.4. Ley Nº2.930 - Plan Urbano Ambiental (PUA)

Conforme al Artículo 81 de la Carta Magna, el Plan Urbano Ambiental constituye la directriz para el ordenamiento territorial de la Ciudad y su política ambiental, sirviendo de marco además para las normas urbanísticas de aplicación directa (Código de Planeamiento Urbano o Código Urbanístico como se lo denomina en la actualidad).

El PUA original fue adoptado en 1998 mediante la Ley Nº 71, siendo posteriormente modificado, por planteos judiciales y una puesta a punto con mayor énfasis en los aspectos de inserción metropolitana, por la Ley Nº 2.930.

El PUA establece como política de estado un proceso de planeamiento como soporte para las decisiones de uso sobre el suelo, el desarrollo social y humano, basados en los consensos logrados con amplios sectores de la sociedad respecto del diagnóstico de la ciudad real y el proceso de transformación en la ciudad "deseada". Sobre estas bases el PUA establece los cuatro objetivos a seguir por el proceso de planificación:

- Ciudad Integrada
- Ciudad Policéntrica
- Ciudad Saludable
- Ciudad Plural

Respecto de la costa sobre el Río de la Plata, el PUA establece que se debe:

i. resolver el acceso franco de la población a la ribera, recuperando el camino de sirga y mejorando la conectividad transversal;

ii. promover la conectividad de los nuevos parques de Puerto Madero, Reserva Ecológica y Costanera Norte con el resto de la ciudad;

iii. Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad espacial del espacio público y la multiplicidad de sus usos;

iv. Preservar con carácter de "patrimonio natural" e impulsar el uso público de los tramos costeros que aún conservan características naturales;

v. Preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes.

2.2.5. Ley Nº6.099 - Código Urbanístico

[3] La Ley Nº 123 establece la figura de la audiencia pública como instancia de participación ciudadana, tal como lo establece también la Ley General del Ambiente, sancionada con posterioridad a la norma porteña.

La Ley Nº 6099 del año 2018,[4] aprueba el Código Urbanístico (CUR) para el ámbito de territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo el Plan Urbano Ambiental (Ley Nº 2.930) la ley marco a la cual se ajusta.

Su objeto es ordenar el tejido, los usos del suelo y las cargas públicas, incluyendo los espacios públicos y privados y las edificaciones que en éstos se desarrollen, considerando las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales de la Ciudad en su totalidad.

Este Código regula aquellos asuntos relacionados con el uso del suelo y el subsuelo; las cesiones de espacio público, el parcelamiento y la apertura de vías públicas; el sistema de movilidad; el tejido urbano y la edificabilidad; lineamientos del hábitat; reurbanización e integración socio urbana; la protección patrimonial e identidad; los instrumentos de desarrollo territorial y los programas de actuación urbanística; y todos aquellos aspectos que tengan relación con el ordenamiento urbanístico del territorio de la Ciudad. La precedente enunciación no es taxativa y no debe interpretarse como una limitación para todo otro supuesto no prescrito en éste Código que integre las facultades regulatorias del Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las normas del CUR son de orden público. Sus disposiciones se aplican a la propiedad privada y pública, cualquiera fuere la afectación de sus bienes. Tiene prevalencia normativa quedando a él subordinadas las disposiciones del Código de Edificación, del Código de Habilitaciones y Verificaciones, del Código de Tránsito y Transporte y cualquier otra norma que se dicte en las materias reguladas por este Código, las cuales no podrán contener disposición alguna que se le oponga.

Los Usos del Suelo definidos por el CUR se orientan por el principio de Ciudad Diversa del Plan Urbano Ambiental. Se clasifican y nomenclan según su mixtura en cuatro (4) Áreas de Mixturas de Usos, cuyo grado guarda relación con las densidades y características propuestas para las diferentes clasificaciones de edificabilidad establecidas en el Título 4. Los usos del suelo se establecen en función del grado de Mixtura de Usos apropiado para cada área de la Ciudad, condicionando aquellos que por sus características de funcionamiento requieren de una cualificación técnica en función del control de sus impactos en el entorno.

El Título 6 establece la clasificación de Unidades de Edificabilidad definida por la constructibilidad aplicable a cada Unidad de la Ciudad de Buenos Aires, de conformidad a la siguiente clasificación:

a) Corredores Altos (C.A.) Son los corredores centrales. Concentran actividades, modos de transporte y densidad, con un alto grado de consolidación. Sus alturas guardan relación con el ancho de los espacios públicos que enfrentan.

b) Corredores Medios (C.M.) Son los corredores principales. Concentran actividades, modos de transporte y densidades, con un menor grado de consolidación.

[4] Desde su sanción y promulgación en diciembre de 2018, esta Ley ha sido modificada parcialmente por sucesivas leyes aprobadas en los años 2019, 2020 y 2021.

c) Unidades de Sustentabilidad de Altura Alta (U.S.A.A.) Son las áreas de la ciudad de menor altura que los corredores, con alturas adecuadas a los espacios públicos de calles y avenidas barriales.

d) Unidades de Sustentabilidad de Altura Media (U.S.A.M.) Son las áreas de la ciudad con alturas de escala media, adecuadas para un carácter residencial mixto con cercanía a corredores y centros barriales.

e) Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja (U.S.A.B.) Son las áreas de la ciudad de alturas menores, adecuadas para el desarrollo principalmente de actividades residenciales y se divide en U.S.A.B. 1 y 2.

2.2.6. Ordenanza Nº39.025 - Código de Protección y Prevención Ambiental

El Código de Protección del Ambiente fue sancionado hacia 1983 en un intento de generar un instrumento abarcativo para la gestión del ambiente en la entonces Municipalidad de la Ciudad. La mayoría de sus secciones y capítulos han sido reemplazados por normas específicas sectoriales que han actualizado los contenidos y estándares de protección ambiental. Más allá de su valor como antecedente doctrinario y jurisprudencial, cabe destacar que la Constitución Porteña hace una referencia al dictado de un "Código Ambiental", norma que a la fecha no ha sido dictada, entre otras razones por la dificultad de ajustar y delimitar sus contenidos.

2.2.7. Ley Nº1.227 - Régimen de Protección del Patrimonio Histórico y Urbanístico

La Ley Nº1.227, con sus modificatorias y reglamentaciones regula la protección del patrimonio cultural e histórico, en sintonía con lo establecido en la legislación nacional (Ley Nº 12.665 y Nº 25.743). No se estima que posea incidencia directa para las actividades del proyecto, aunque, durante la gestión de obras deberán tomarse los recaudos para salvaguardar cualquier hallazgo de interés cultural, histórico o arqueológico.

2.2.8. Ley Nº1.356 - Régimen de Preservación de la Calidad de Aire

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires rige la Ley Nº 1.356 reglamentada por el Decreto Nº 198/07 que tiene como objeto la regulación en materia de preservación del recurso aire y la prevención y control de la contaminación atmosférica, siendo autoridad de aplicación de la misma la Agencia de Protección Ambiental.

Según el Art. 3 de la Ley Nº 1.356, se entiende por contaminación atmosférica *"la introducción directa o indirecta mediante la actividad humana de sustancias o energías en la atmósfera, que puedan tener efectos perjudiciales para la salud humana o calidad del ambiente, o que puedan causar daños a los bienes materiales o deteriorar o perjudicar el disfrute u otras utilizaciones legítimas del ambiente".*

Se entiende por fuentes de contaminación a "(…) *los vehículos, rodados, maquinarias, equipos o instalaciones, temporarios o permanentes, fijos o móviles, cualquiera sea el campo de aplicación u objeto a que se lo destine, que produzcan o pudieran producir contaminación atmosférica."* (Art. 7)

Según indica la ley, se entiende por fuentes fijas de contaminación a "(…) *todas aquellas diseñadas para operar en un lugar determinado. No pierden su condición de tales aunque se hallen montadas sobre un vehículo transportador a efectos de facilitar su desplazamiento o puedan desplazarse por sí mismas"* (Art. 8), mientras que las fuentes móviles son "(…) *aquellas capaces de desplazarse entre distintos puntos, mediante un elemento propulsor y generan y emiten contaminantes".* (Art. 9)

En tal sentido, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Reglamentario, los titulares de fuentes fijas deben:

- Cumplir con los Estándares de Calidad Atmosférica y de Partículas Sedimentables fijados en el Anexo III.

- Obtener el Permiso de Emisión (Capítulo III).

- Inscribirse en el de Registro de Generadores de Contaminantes Atmosféricos Provenientes de Fuentes Fijas (R.E.F.) si la actividad está incluida en el Anexo II.

- Presentar un Plan de Monitoreo (Capítulo IV).

Por su parte, las fuentes móviles deben cumplir con los Límites de Emisión (L.E.M.) fijados en el Anexo IV del Decreto Nº 198/06.

Asimismo, el presente régimen normativo regula los siguientes aspectos:

- El procedimiento que debe seguir la Autoridad de Aplicación para efectuar las mediciones de las emisiones atmosféricas.

  El Registro de Laboratorios de Determinaciones Ambientales (RELADA) que funciona en el ámbito de la Autoridad de Aplicación, en donde deberán inscribirse los establecimientos que realicen determinaciones ambientales en cumplimiento de esta normativa.
- Las emisiones olorosas de acuerdo a los criterios fijados en el Anexo II de la Ley.

Finalmente, cabe señalar que la Ley Nº 1.356 en el Título XI denominado "De las Infracciones", incorpora a la Ley de Régimen de Faltas Nº 451 un conjunto de sanciones para quienes incumplan con las obligaciones fijadas en el marco normativo descripto.

2.2.9. Ley Nº1.540 - Prevención de la Contaminación Sonora

La Ley Nº 1.540 reglamentada por el Decreto Nº 740/07 (modificado por la Resoluciones Nº44/APRA/08 y 177/APRA/19), tiene como objeto prevenir, controlar y corregir, la contaminación acústica que afecta tanto a la salud de las personas como al ambiente en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

De esta forma, a partir de la entrada en vigencia de estas normas, quedó derogada la Sección 5 "De los Ruidos y Vibraciones" de la Ordenanza Nº 39.025. Este régimen se aplica a cualquier emisor acústico, incluyendo a las fuentes fijas y móviles, que origine ruido y vibraciones contaminantes. En tal sentido, según el Artículo 2 se entiende por contaminación acústica *"a la introducción de ruidos o vibraciones en el ambiente habitado o en el ambiente externo, generados por la actividad humana, en niveles que produzcan alteraciones, molestias, o que resulten perjudiciales para la salud de las personas y sus bienes, para los seres vivos, o produzcan deterioros de los ecosistemas naturales."*

En relación a las fuentes fijas, cabe la siguiente aclaración:

- Niveles de emisión sonora de fuentes fijas al ambiente exterior, es equivalente a decir el nivel de inmisión en el ambiente exterior, siempre y cuando se detecte un claro foco emisor, proveniente de fuentes fijas.
- Niveles de inmisión de ruido de fuentes fijas en ambiente interior se refiere al ruido que puede percibir un ambiente interior como producto del ruido emitido por una fuente fija ubicada fuera de ese ambiente y correspondiente a otro titular, ya sea que la fuente emisora esté ubicada en otro ambiente interior contiguo cercano, o en el ambiente exterior.
- En ese orden, en su Artículo 11, la Ley define diversas Áreas de Sensibilidad Acústica, para el ambiente exterior e interior, a los efectos de fijar a través de la reglamentación los límites máximos de emisión sonora tolerables para dichas áreas.

2.2.10. Ley Nº1.854 - Gestión de Residuos Domiciliarios. Régimen de "Basura Cero"

La Ley Nº 1.854 reglamentada por el Decreto Nº 639/07 -modificado por el Decreto Nº760/08- y normas complementarias regulan la gestión integral de los residuos sólidos urbanos que se generen en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, adoptando como principio para ese fin el concepto de "Basura Cero", que tiende según el Artículo 2 de la Ley, a la de reducción progresiva de la disposición final de los residuos sólidos urbanos, con plazos y metas concretas, por medio de la adopción de un conjunto de medidas orientadas a la reducción en la generación de residuos, la separación selectiva, la recuperación y el reciclado.

En ese contexto, la ley prohíbe la combustión de los residuos sólidos urbanos en cualquiera de sus formas.

De acuerdo al glosario de definiciones incorporado a la ley, se entiende por residuo sólido urbano a los residuos generados en domicilios particulares y todos aquellos generados en, comercios, oficinas y servicios, industrias, entre otros, y que por su naturaleza y composición pueden asimilarse a los producidos en domicilios particulares, quedando excluidos los residuos patológicos, peligrosos e industriales.

2.2.11. Ley Nº2.214 - Gestión de Residuos Peligrosos

La Ley Nº 2.214 establece el régimen propio de la Ciudad en materia de gestión de residuos peligrosos, con criterios muy similares a los contemplados en la Ley Nacional Nº 24.051.

La ley local regula la generación, manipulación, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos peligrosos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, considerando residuo peligroso, a todo residuo que se encuentre comprendido dentro del Anexo I y/o que posea alguna de las características enumeradas en el Anexo II. A su vez, excluye los mismos residuos que excluye la ley nacional.

Asimismo, cabe apuntar que la Ley Nº 2.214 en sus Artículos 29 al 31, prevé la figura del generador eventual de residuos peligrosos definiéndolo como aquella persona física o jurídica que, como resultado de sus acciones o de cualquier actividad, proceso, operación y/o servicio, poseyera o generase residuos peligrosos en forma eventual o accidental.

En caso de encontrarse residuos peligrosos en algunos de los predios en donde se desarrollará el proyecto o cualquiera de sus componentes, podría considerarse que se está ante la figura de generación por hallazgo.

En este caso, el generador eventual resulta alcanzado por lo dispuesto en Artículos 23 al 26 en cuanto al trámite de inscripción ante la autoridad de aplicación, conforme lo determina la reglamentación (Decreto Nº 2.020/07) y el modo de gestionar los residuos.

La generación eventual producida por actividad, proceso, operación y/o servicio, no Plan Integral o accidental, se deberá notificar a la autoridad de aplicación, en un plazo no mayor de diez días corridos contados a partir de la fecha en que se hubiera producido. La notificación deberá acompañarse de un informe firmado por el titular de la actividad, y elaborado por un profesional competente en la materia.

En el marco de esta Ley, cabe mencionar la aplicación de la Resolución 227-APRA-23 que establece el Procedimiento para la Evaluación de Sitios Potencialmente Contaminados y su Recomposición Ambiental y los alcances de los estudios pertinentes.

2.2.12. Ley Nº2.628 - Creación de la Agencia de Protección Ambiental

Ley N° 2.628 del año 2007, crea a la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como entidad autárquica, con el objeto de proteger la calidad ambiental a través de la planificación, programación y ejecución de las acciones necesarias para cumplir con la Política Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

El artículo 3° de esta Ley, establece que la Agencia de Protección Ambiental tiene entre sus funciones y facultades la de "Velar por el cumplimiento de las normas en materia de regulación y control del ambiente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires", así como "Dictar normas de regulación y conservación, con el fin de favorecer una adecuada calidad ambiental para los habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

Complementariamente a esta norma, el Decreto N° 138/08, establece que la Agencia de Protección Ambiental actuará como "autoridad de aplicación" de las leyes vigentes relacionadas con la materia de su competencia y las que en el futuro se sancionen en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2.2.13. Ley Nº3.223 – Arbolado Público

La Ley 3223 del año 2009 tiene por objetivo establecer los requisitos técnicos y administrativos a los que deben ajustarse las intervenciones sobre el arbolado público con el fin de su protección e incremento.

En este sentido, la norma se refiere a las obligaciones de la Autoridad de Aplicación en la materia, a las características de las especies a plantar, a las acciones relativas a extracciones, trasplantes y compensaciones.

Es complementada por el Decreto 166/2013, por el cual se establece que el Ministerio de Ambiente y Espacio Público y las Comunas ejercerán en forma concurrente las competencias referidas a la provisión y adquisición de ejemplares arbóreos. Las Comunas tendrán competencia exclusiva en la planificación anual de los sitios donde se realizará la replantación del arbolado de alineación y se les transfiere las responsabilidades primarias relativas al Mantenimiento Integral del Arbolado Público.

2.2.14. Ley Nº3.060 - Concesión de Red de Autopistas a AUSA

A través de esta Ley promulgada en junio de 2009, se otorga la concesión de obra pública de la Red de Autopistas y vías interconectadas de la Ciudad de Buenos Aires a la empresa Autopistas Urbanas S.A. - AUSA

En su Artículo 2° la Ley establece los objetos de la concesión, entre los que se encuentra la ejecución de las obras públicas viales aprobadas por la Autoridad de Aplicación.

Por Artículo 7º se designa al Ministerio de Desarrollo Urbano (Ley de Ministerios Nº6.684) o el organismo que lo reemplace en el futuro como la Autoridad de Aplicación de la concesión de obra pública otorgada, estando facultada para reglamentar la concesión, definir el plan de obras e inversiones, efectuar los ajustes que permitan la efectiva concreción de las obras y dictar las normas complementarias que fueran menester.

El Decreto N°387/23 y sus modificatorios, que aprobó la nueva estructura orgánica funcional del Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, designa al actual Ministerio de Infraestructura, para asumir las funciones anteriormente a cargo del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte como Autoridad de Aplicación de la concesión otorgada a Autopistas Urbanas S.A..

2.2.15. Ley Nº 3.295 - Ley de Aguas

La Ciudad sancionó en 2009 una ley comprensiva de la regulación hídrica, basada en los principios rectores del COHIFE y siguiendo un esquema de manejo sustentable.

Contempla como meta política la asunción de las facultades regulatorias en materia de agua, desagües pluviales y cloacales, atendiendo al ejercicio del manejo de estos últimos por la empresa AySA (de la cual CABA participa en la regulación a través de ERAS y APLA).

No habiendo sido reglamentada, APRA ha otorgado permisos precarios de vuelco en casos de remediación ambiental.

2.2.16. Ley N° 3.871- de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático

Esta Ley del año 2011, tiene por objeto establecer las acciones, instrumentos y estrategias adecuadas de adaptación y mitigación al Cambio Climático en la Ciudad de Buenos Aires, para reducir la vulnerabilidad humana y de los sistemas naturales, protegerlos de sus efectos adversos y aprovechar sus beneficios.

Reconoce conformación "Plan de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires" a través de un conjunto de estrategias, medidas, políticas, e instrumentos desarrollados para dar cumplimiento al objeto de la ley misma y define su finalidad y contenidos mínimos, así como también las acciones y medidas mínimas de adaptación al Cambio Climático en los distintos sectores y sistemas.

Instruye sobre la actualización de dicho Plan, su comunicación, difusión y asistencia técnica, la constitución de un proceso participativo, la convocatoria e integración de un Consejo Asesor y de un equipo Interministerial.

2.2.17. Marco Institucional Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

El Proyecto se encuentra alcanzado por el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que lleva se adelante ante la autoridad de aplicación de la Ley Nº 123, designada como tal por su Decreto 85/19 reglamentario, la Agencia de Protección Ambiental – APrA, creada por Ley N.º 2.628 del año 2007.

En el marco del Art. 13º de la Ley 123 referido a obras en autopistas, se define el encuadramiento del Proyecto con la categorización Con Relevante Efecto (C.R.E.)

En este sentido, la Dirección General de Evaluación Ambiental - DGEVA de la APrA, de acuerdo a sus funciones y facultades, se expedirá en cuanto a la Evaluación Técnica-Legal y se remitirán las actuaciones a la Subsecretaría de Gestión Comunal dependiente de la Secretaría de Atención Ciudadana y Gestión Comunal de la Jefatura de Gabinete de Ministros, a los fines de llevar a cabo la Audiencia Pública, de acuerdo al procedimiento y requisitos establecidos en las Leyes N° 6 y Nº123. Cumplida la misma, se emitirá la Declaración de Impacto Ambiental para concluir el procedimiento con la emisión del Certificado de Aptitud Ambiental (CAA) del Proyecto, que estará sujeto al cumplimiento de condicionamientos referidos a requerimientos técnicos y operativos para la ejecución y seguimiento de la Obra y Uso, fijados por la DGEVA.

Una vez que se inicie la ejecución de la Obra del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, la Dirección General de Control Ambiental – DGCONTA de la APRA, tendrá a su cargo la realización de actividades de prevención, relevamiento y fiscalización de manera programada y como consecuencia de las denuncias de vecinos, en el marco del cumplimiento a su responsabilidad en la gestión ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO Y DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA

El Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane se localiza al Sudoeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se emplaza sobre la actual traza de la AU Dellepiane, desde su cruce sobre la Av. Gral. Paz hasta el Peaje Dellepiane, en la conexión de la traza con las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno.

Este tramo de 4,6km de extensión de la AU Dellepiane atraviesa el Barrio de Villa Lugano (Comuna 8), el Barrio de Parque Avellaneda (Comuna 9), mientras que en el último trecho hacia el NE, su traza se desarrolla sobre el límite entre este último barrio y el Barrio de Flores (Comuna 7).

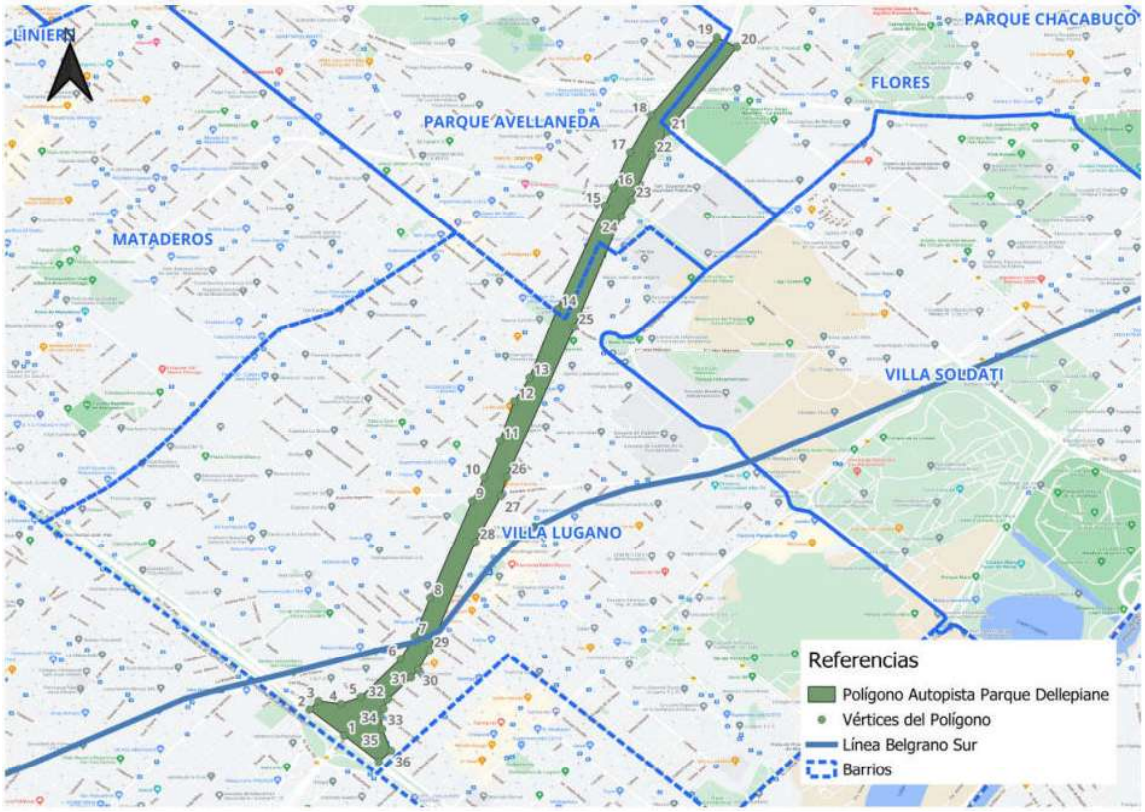


Figura 1. Emplazamiento del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

Ver en Anexo Polígono de Intervención y Tabla con coordenadas por punto

Anexo 2 - Polígono de Intervención Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

La Av. Gral. Paz constituye el límite jurisdiccional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y al cruzarla, la AU Dellepiane continua en la AU Tte. Gral. Ricchieri

que atraviesa localidades de los partidos bonaerenses de La Matanza y Ezeiza interceptando primero la AU Ezeiza-Cañuelas y culminando luego en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Como equipamiento urbano de relevancia ubicado en cercanía de la AU Dellepiane, cabe mencionar a la Terminal Dellepiane de buses, a la Universidad Tecnológica Nacional, al Parque Olímpico y al Autódromo de Buenos Aires.

3.1.1. Determinación del Área de Influencia del Proyecto

Considerando las particularidades dadas por el destino del Proyecto y a los efectos de la caracterización de su entorno urbano, se han identificado tres (3) niveles de afectación, que permiten delinear el área de estudio:

Área Efectiva de Proyecto (*AEP*): definida por los Frentes de Obra desarrollados a lo largo de la traza de la AU Dellepiane, que corresponde a la extensión total del Máster Plan objeto de estudio.

Área de Influencia Directa del Proyecto (*AID*): definida por un buffer hasta 50m a ambos lados de la traza de la AU Dellepiane, que considera los lotes frentistas a la misma, en la extensión total del Máster Plan objeto de estudio .

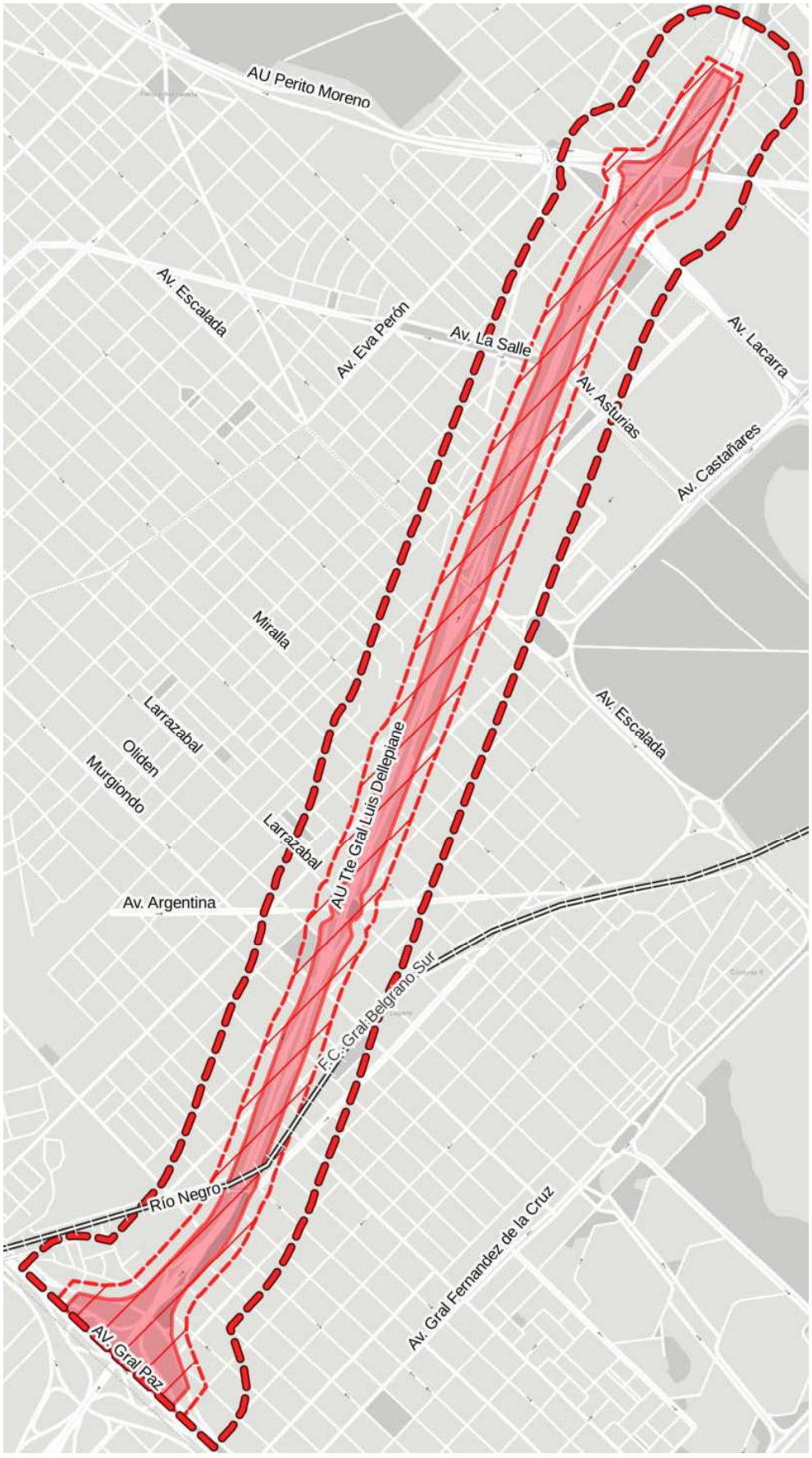
Área de Influencia Indirecta del Proyecto (*AII*): definida por un buffer hasta 200m[5] a ambos lados de la traza de la AU Dellepiane, en la extensión total del área de intervención del Máster Plan objeto de estudio.

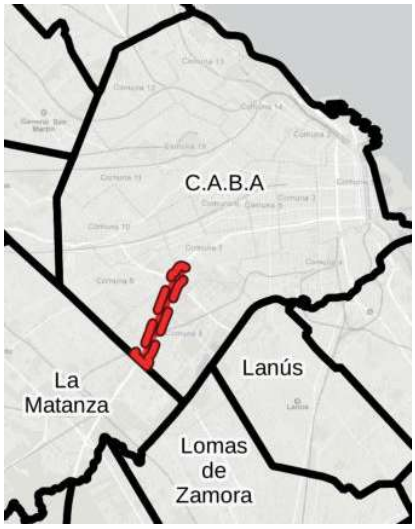
Sin perjuicio de la definición precedente, dado el tipo de proyecto objeto de estudio, el análisis de algunas variables urbanas podrá ser abordado en sentido macro, contemplando la escala barrial o la totalidad de la jurisdicción político-administrativa.

Ver en página a continuación:

Mapa 1. Localización del Proyecto y Áreas de Influencia

[5] Coincidente con el área de estudio definida por el Informe de Evaluación de Impacto Acústico.





Escala 1 : 350.000



Escala 1 : 150.000

Referencias

- AII
- AID
- AEP

Fuentes:
- -Elaboración Propia
- -IGN
- -GCABA

TRECC S.A. consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental		
Mapa: 1	Localización del Proyecto y Áreas de Influencia	Página 29 de 154	escala 1:20.000

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La descripción del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane se realiza en base a la información suministrada por AUSA – Autopistas Urbanas S.A., a cargo de su definición.

Debe tenerse en consideración que inicialmente el Proyecto se denominó Máster Plan Dellepiane, por lo que en alguno de los documentos presentados puede aparecer mencionado de esta manera.

4.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

4.1.1. Objetivo General del Proyecto

Durante el año 2023, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presentó su Plan de Movilidad Sustentable 2030, el cual basa de visión de movilidad en cinco pilares principales: accesible, sustentable, metropolitana, segura y personalizada.

A través de este Plan se quiere priorizar el transporte público a partir de la segregación de los colectivos del resto de la circulación vehicular, así como también impulsar la reconversión de la infraestructura vial existente mediante la generación de usos mixtos y mejoras en el paisaje urbano. Asimismo, se busca mejorar la seguridad vial mediante una infraestructura que aporte esas características.

El Máster Plan Autopista Parque Dellepiane se enmarca en este Plan de Movilidad Sustentable a través de rediseño de la traza existente de acuerdo a la normativa vigente, buscando jerarquizar y optimizar la red vial de la Ciudad que sirve para el tránsito de automóviles particulares, autotransporte público de pasajeros, vehículos pesados y otros tales como taxis, charters, motovehículos, etc. y fomentando la seguridad vial y peatonal, el uso seguro y ordenado del transporte público, la generación de usos mixtos y mejoras en el paisaje urbano.

El Proyecto es una obra integral con una mirada desde y hacia al Sur de la ciudad, generando un cambio de paradigma en la concepción de las autopistas urbanas, modificando las áreas verdes remanentes linderas a éstas, considerando a la traza como un corredor verde, "autopista parque", el cual potencia los usos y apropiaciones urbanas de los vecinos linderos y de quienes accedan a la urbe por usos diarios y/o disfrute.

4.1.2. Objetivo específico del Proyecto

El Máster Plan Autopista Parque Dellepiane propone incrementar la seguridad vial de la autopista, incorporar nueva infraestructura que permita promover el uso del transporte público, mejorar la conectividad y poner en valor los espacios verdes existentes complementarios a la autopista mediante:

- la readecuación y reconfiguración de carriles con la incorporación de un carril exclusivo central para Autotransporte Público de Pasajeros (APP) que conecte con el Metrobús de la AU 25 de Mayo;
- la continuidad de las colectoras en toda la extensión de la autopista, con una refuncionalización de accesos de acuerdo a la normativa vigente y cierre de accesos peligrosos;
- la ampliación de los puentes existentes para permitir la continuidad de las colectoras;
- la ejecución de un parque lineal a los lados de la traza de la Autopista.

De esta forma, se prevé reducir los tiempos de viaje, los niveles de ruido y la concentración de gases de combustión de los vehículos, debido a una mejora en el servicio y a un aumento en la fluidez del tránsito, generando además una mejora en la confiabilidad de los tiempos de operación y confort de los pasajeros y usuarios.

Asimismo, con la implementación del carril exclusivo para APP se generan espacios de espera seguros con buena iluminación e información al viajero y se mejoran las condiciones de accesibilidad, especialmente para personas con dificultades de desplazamiento. A su vez, se promueve la movilidad activa con la incorporación de sendas peatonales y bicisendas en el parque lineal y el uso del espacio verde para fines recreativos y de esparcimiento.

4.1.3. Situación actual de la traza de la AU Dellepiane

La geometría actual de la AU Dellepiane presenta un perfil de tres (3) carriles por sentido de circulación, con un importante volumen de tránsito, separados por una defensa de hormigón central y en diversos sectores las calzadas se separan generando un (1) cantero central.

Por sus colectoras y/o por su traza principal, circulan 8 líneas de colectivos, 56 - 86 - 88 - 96 - 165 - 180 - 193, con una estimación de alrededor de 16.000 pasajeros diarios

Los espacios verdes laterales actualmente destinados a diversas actividades (ver detalle en acápite 5.3.5), se encuentran descuidados y se reconocen apropiaciones irregulares y usos antirreglamentarios.

Ver en Anexo la Planimetría de la AU Dellepiane en su situación actual

Anexo 3 - Documentación Gráfica. Planimetría AU Dellepiane. Situación actual

Ver en Anexo el registro fotográfico realizado a la fecha del presente Estudio

Anexo 4 - Registro Fotográfico. Situación Actual

4.1.3.1. Otros proyectos en el área

Por fuera del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane pero localizado en la misma área, se encuentra en desarrollo el proyecto Puente La Salle -

Asturias que se emplazará cruzando la Autopista Parque Dellepiane, para dar continuidad a ambas calles perpendiculares a la misma con sentido NO y SE respectivamente. El puente se conforma con la construcción de dos (2) tableros independientes para tránsito vehicular, Norte y Sur, uno por cada sentido de circulación, a ambos lados del cantero central de las Av. Asturias y La Salle, en el Barrio Parque Avellaneda, Comuna 9.



Figura 2. Emplazamiento del Puente La Salle -Asturias

Además de las calzadas para circulación vehicular, el puente contempla la conexión peatonal y de bicicletas, calles de convivencia de las avenidas y todas las tareas complementarias como iluminación, desagües, señalización, entre otras. Incluye la intervención en los canteros centrales de Av. La Salle y Av. Asturias entre Av. Derqui y calle Santander, con la incorporación de nuevos sectores de esparcimiento y juegos, nuevos canteros, bicisendas y sendas peatonales, muros verdes y muros con intervención artística.

4.2. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

El Proyecto en su totalidad se extiende en una longitud de 4,6km y abarca una superficie de 634.730m^2.

Propone un rediseño de la traza, mejorando las condiciones de seguridad vial y la conectividad de la zona Sudoeste de la Ciudad de Buenos Aires, un ordenamiento de usos y el aprovechamiento de los espacios verdes remanentes convirtiéndolos en un parque lineal con senderos peatonales y bicisendas para ciclistas, y posibilidad de aprovechamiento para distintas actividades recreativas, deportivas y culturales.

Contempla las siguientes obras a realizar:

1. Readecuación Traza Principal Autopista, incluye el ensanche de los puentes vehiculares sobre calles y avenidas;

2. Carriles exclusivos líneas de Autotransporte Público de Pasajeros - APP (nuevos pavimentos, paradores y pasarelas peatonales);
3. Colectoras (Norte y Sur), nuevos tramos continuación bajo puentes ferroviario y calle Río Negro; incluye refuncionalización de accesos y cierre de accesos peligrosos;
4. Ampliación Puente Ferroviario Belgrano Sur para permitir la continuidad de las colectoras;
5. Ampliación Puente Carretero Río Negro para permitir la continuidad de las colectoras;
6. Parque Lineal Dellepiane a ambos lados de la autopista.

Ver en Anexo la Planimetría sobre la que se indica cada uno de los componentes del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

Anexo 5 - Documentación Gráfica. Planimetría del Proyecto

A continuación, se presenta la descripción de cada uno de los componentes que integran el Máster Plan:

4.2.1. Readecuación Traza Principal Autopista

El Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane contempla la readecuación de la traza actual de la autopista, rectificando la misma de manera de generar el espacio suficiente en el centro para albergar la geometría de los carriles exclusivos para líneas de Autotransporte Público de Pasajeros - APP. Los bordes se rectifican evitando las curvas y contracurvas actuales, manteniendo un perfil constante en toda su extensión.

La geometría actual de la autopista presenta un perfil de tres (3) carriles por sentido, cada uno con un ancho promedio de 3,40m, separados por una defensa de hormigón central y en diversos sectores las calzadas se separan generando un (1) cantero central, con un ancho variable entre 2,50m a 15,00m según el tramo.

La readecuación contempla la rectificación de la traza separando ambas calzadas con el corredor de los carriles exclusivos para APP proyectado. Para esto se requiere realizar un ensanche de la calzada principal en los sectores donde las calzadas van juntas y el ensanche de la totalidad de los puentes vehiculares presentes en la traza.

De acuerdo al Proyecto, el perfil de la traza será de tres (3) carriles por sentido, cada uno de 3,50m de ancho con banquina interna de 0.50m y banquina externa de 2,50m. En el tramo comprendido entre Av. Escalada y Av. Lacarra se proyecta un cuarto (4to.) carril de iguales dimensiones.

Se prevé un ensanche de la calzada principal en todo el tramo que abarca la autopista, ajustándose en el tramo final a la geometría existente. El ensanche varía entre 2,00m y 10,00m según el tramo. Esto implica el ensanche de los

puentes vehiculares de la autopista sobre la calle Murgiondo (entre 7,09m y 9,15m), sobre la Av. Argentina (entre 7,40m y 8,50m), sobre la calle Larrazábal (entre 7,40m y 8,10m), sobre la Av. Escalada (entre 7,12m y 7,30m) y sobre las calles La Salle-Asturias (entre 8,90m y 4,80m).

En las figuras a continuación se presentan dos perfiles tipo representativos de la readecuación propuesta: uno, el de 3 carriles por mano + carriles centrales exclusivos de APP en zona de paradores y otro, el de 4 carriles por mano + carriles centrales exclusivos de APP.

Ver en Anexo información completa sobre perfiles tipo y su distribución a lo largo de la traza

Anexo 6 - Documentación Gráfica. Perfiles Tipo

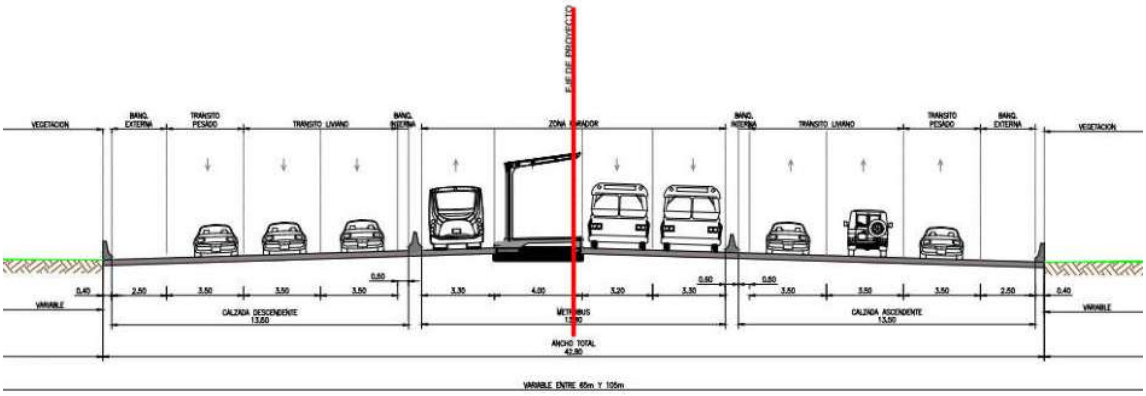


Figura 3. Perfil tipo - Zona de Paradores

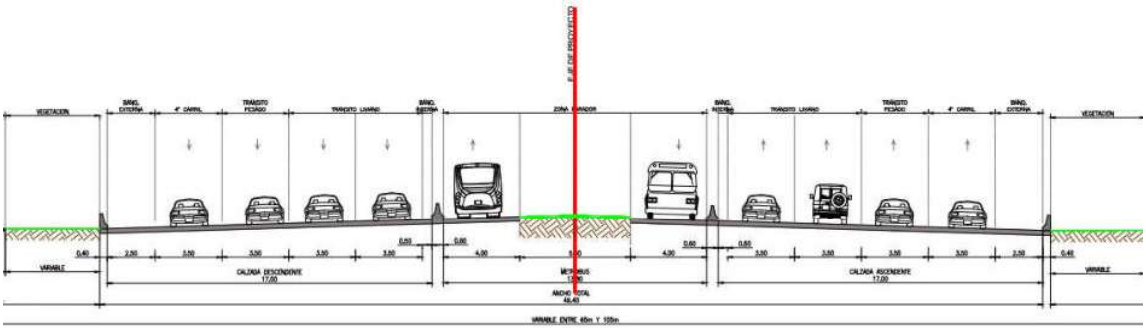


Figura 4. Perfil Tipo - Sector calzada con 4to carril

4.2.2. Carriles exclusivos para líneas de APP

El corredor de carriles exclusivos para Autotransporte Público de Pasajeros - APP incluye la ejecución de pavimentos desde su inicio a la altura del puente ferroviario del FFCC Belgrano Sur hasta su empalme con el Metrobús 25 de Mayo, con un ancho total de 13,80m entre defensas de hormigón, separadoras del tránsito general. Esta obra comprende la instalación de paradores y pasarelas peatonales.

Dentro de la autopista, los puntos de ingreso y egreso a los carriles exclusivos serán, desde el Norte a la altura de la calle Cañada de Gómez y desde el Sur a la altura de la calle Dr. Florentino Ameghino, desde donde continuará con un carril reversible de conexión con el Metrobús de la AU 25 de Mayo.

Las líneas que circularán por los carriles exclusivos, en principio serán aquellas que hacen su recorrido a lo largo del tramo completo: 56, 86, 88, 96, 165, 180, 193.

Cada estación para el abordaje de los pasajeros contará con dos paradores de 4,00m de ancho y 50,00m de longitud, lo que permite tránsito peatonal pasante y la detención de tres (3) buses simultáneamente. La ubicación de las estaciones es central y los paradores de ambos sentidos se encuentra desfasada.

Los paradores centrales estarán conectados entre sí y con los accesos mediante veredas peatonales. Su construcción se realizará en sectores específicos, sobre plataformas de hormigón incluyendo las veredas y los accesos desde nuevas pasarelas peatonales con sus rampas y escaleras.

Desde el Oeste y a partir de las paradas externas a la altura de la calle Piedrabuena, las estaciones con paradores previstas por el Proyecto para los carriles exclusivos son: Nº1- Calle Cafayate; Nº2 - Calle Larrazábal; Nº3 - Calle Castañares; Nº4 - Av. Escalada y Nº 5 - Calle Mozart. A partir de este último se continua con el carril reversible de conexión con el Metrobús de la AU 25 de Mayo, sobre el que se ubica el parador Nº6 - Peaje Dellepiane.

La construcción de los carriles exclusivos y el montaje de los paradores será ejecutada por AUSA. Siendo la responsable de la operación del sistema de transporte público la autoridad competente del GCABA, queda a su cargo la implementación del funcionamiento y mejoras propiciadas por la utilización de la nueva infraestructura que queda disponibles para cuando se habilite el carril exclusivo.

4.2.2.1. Pasarelas Peatonales

Con la construcción de los paradores de los carriles exclusivos en los sectores especificados, se incluyen las veredas y los accesos a los paradores, las entradas subterráneas, y las nuevas pasarelas peatonales con sus rampas y escaleras, fomentando que exista un cruce cada 300m aproximadamente.

Contemplarán en su diseño las dimensiones necesarias para el flujo adecuado de los peatones, el acceso de las personas con movilidad reducida y el uso de la

movilidad sustentable de última milla. A las mismas se accederá por rampas y/o escaleras.

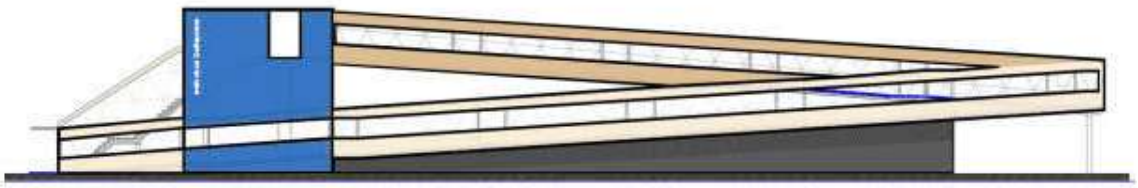


Figura 5. Pasarela peatonal

Se prevé la reconfiguración de 7 puentes peatonales existentes, en posición y diseño, considerando la incorporación de carriles exclusivos en el medio de la Autopista.

Siendo así, hoy día se encuentran los cruces elevados en relación a las calles Piedrabuena, Rucci, Albariño, Barrio Copello (alt. casi Pje. Basualdo), Mozart, La Salle y Zinny. Los nuevos puentes peatonales se ubicarán a la altura de calles Piedrabuena, Rucci, Pola, Corvalán, Barrio Copello (alt. casi Pje. Basualdo), White y Zinny.

Asimismo, se encuentran otros cruces peatonales:

- Dos (2) cruces a nivel que se mantienen en Escalada y Murguiondo;
- Un (1) cruce vehicular con peatón que se mantiene: Río Negro;
- Dos (2) cruces peatonales a nivel que se reemplazan por un único cruce peatonal a nivel a la altura de la rotonda de Larrazábal.

4.2.3. Nuevos tramos de las Colectoras Norte y Sur

Debido a la interrupción de las colectoras existentes en la progresiva 0+590 por el tendido ferroviario del FFCC Belgrano Sur que cruza por sobre la autopista aproximadamente paralela a la Av. Riestra al Este y a las calles Dr. Bermejo y Río Negro al Oeste, se proyectan nuevos tramos de colectoras en ambos lados de la traza de la autopista, las cuales conectarán las colectoras existentes a un lado y a otro de la traza del ferrocarril.

Ambas colectoras se vincularán con la autopista mediante ramales, lo que permitirá la circulación por ellas de vehículos pesados que actualmente tienen paso restringido por el gálibo existente del FFCC.

Estos últimos podrán circular ahora por las colectoras pasando por debajo de los nuevos tramos proyectados para los puentes en correspondencia con la calle Río Negro y con el FFCC Belgrano Sur, los cuales tendrán el gálibo vertical necesario y, luego podrán retomar la traza principal, evitando su salida hacia las vialidades de la trama aledaña de la ciudad.

Cada uno de los nuevos tramos de las Colectoras Norte y Sur se componen de dos (2) carriles, uno en cada sentido de circulación, de 3,50m de ancho, es decir, tienen un ancho total de 7,00m, a los que se suma 3,00m de vereda.

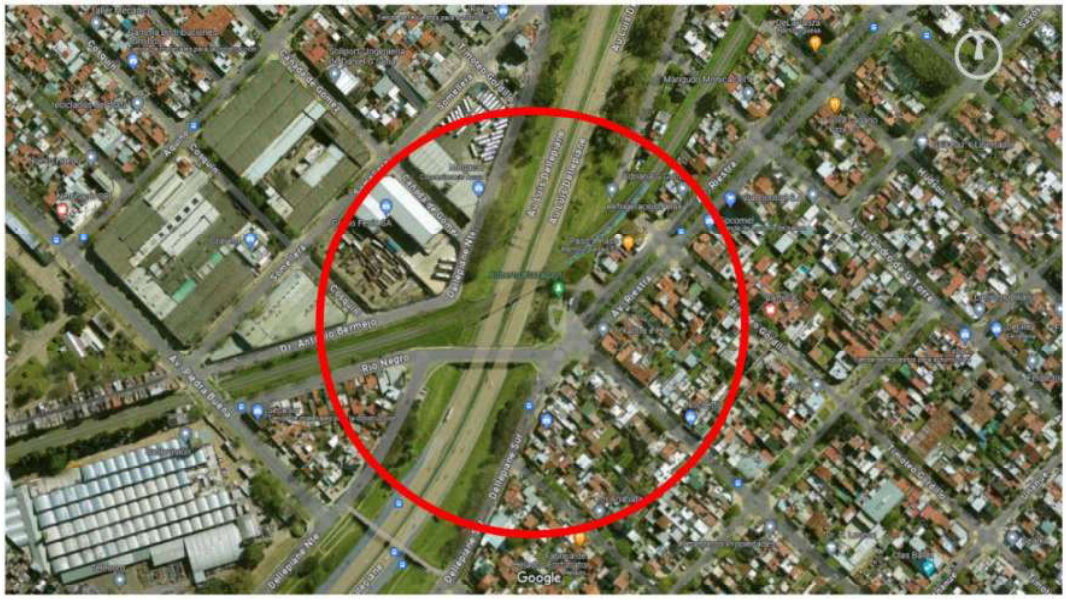


Figura 6. Situación actual - Colectoras Norte y Sur interrumpidas por tendido ferroviario del FFCC Belgrano Sur



Figura 7. Continuidad de colectoras

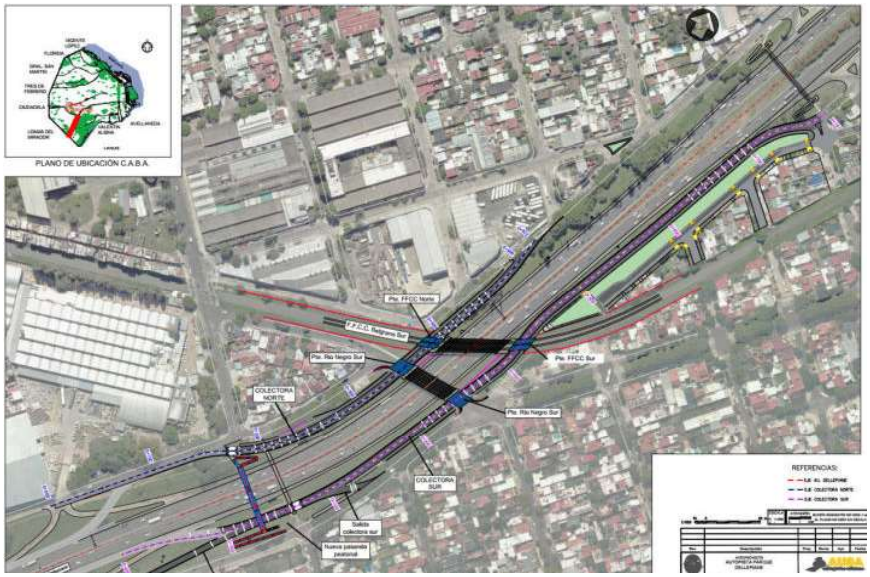


Figura 8. Situación proyectada - Continuidad de colectoras

Ver en Anexo la Planimetría del nuevo tramo de las Colectoras Norte y Sur

Anexo 7 - Documentación Gráfica. Planimetría Colectoras Norte y Sur

Asimismo, a lo largo de toda la traza de la Autopista se proyecta una readecuación de los ingresos y egresos, eliminando aquellos accesos obsoletos, fuera de normativa, que resultan ser peligrosos y también rediseñando según la normativa vigente los accesos y egresos a conservar. De esta manera, se genera una mayor fluidez en el tránsito, mediante la adecuada geometría de los carriles de cambio de velocidad y complementariamente se aumenta la seguridad de la Autopista Parque Dellepiane.



Figura 9. Ejemplo de ingreso y egreso peligroso

La tabla a continuación indica la situación proyectada para cada uno de los ingresos y egresos.

PROGRESIVA	LADO	CALLE	TIPO	OBRA
0+150	Sur	Montiel	Salida	Traslado a prog. 0+200 y readecuación de geometría
0+150	Sur	Montiel	Entrada	Se Cierra
0+150	Norte	Montiel	Salida	Se Cierra
0+150	Norte	Montiel	Entrada	Se mantiene y se readecua la geometría
1+000	Sur	J. I. Rucci	Salida	Se Cierra
1+000	Sur	J. I. Rucci	Entrada	Se Cierra
1+000	Norte	J. I. Rucci	Salida	Se Cierra
1+000	Norte	J. I. Rucci	Entrada	Se Cierra
1+500	Sur	Av. Larrazábal	Salida	Se mantiene y se readecua la geometría
1+500	Norte	Av. Larrazábal	Entrada	Se mantiene y se readecua la geometría
1+700	Sur	Av. Larrazábal	Entrada	Se mantiene y se readecua la geometría
1+700	Norte	Av. Larrazábal	Salida	Se mantiene y se readecua la geometría
2+100	Sur	Miralla	Salida	Se Cierra
2+100	Sur	Miralla	Entrada	Se Cierra
2+100	Norte	Miralla	Salida	Se Cierra
2+100	Norte	Miralla	Entrada	Se Cierra
2+750	Sur	Escalada	Salida	Se mantiene y se readecua la geometría
2+750	Sur	Escalada	Entrada	Se mantiene y se readecua la geometría
2+750	Norte	Escalada	Salida	Se mantiene y se readecua la geometría
2+750	Norte	Escalada	Entrada	Se mantiene y se readecua la geometría
3+250	Sur	Mozart	Salida	Se Cierra
3+250	Sur	Mozart	Entrada	Se Cierra
3+250	Norte	Mozart	Salida	Se Cierra
3+250	Norte	Mozart	Entrada	Se Cierra
3+800	Sur	Salida a Lacarra	Salida	Se mantiene
4+000	Norte	Desde Lacarra	Entrada	Se mantiene



Figura 10. Esquema. Nuevas colectoras y readecuación de entradas y salidas.

4.2.4. Ampliación Puente Ferroviario Belgrano Sur

Tal como se mencionó en la descripción del componente anterior, para lograr la continuidad de las colectoras Norte y Sur interrumpidas por el tendido del FFCC Belgrano Sur, que cruza la autopista desde el Este, paralelo a la Av. Riestra y al Oeste coincidente con la calle Dr. Bermejo, el Proyecto incluye la ampliación del puente ferroviario mediante la construcción de nuevos tramos por los cuales las colectoras pasarán en bajo nivel.

La cota del tendido ferroviario es 32,20m mientras que la cota de la Autopista Dellepiane es 26,40m, por lo que el desnivel entre ambos es de 5,80m.

La cota de la trama urbana alrededor es de 32,50m salvo la zona Noroeste que esta en el orden de los 31,00m, por lo que el desnivel con el tendido ferroviario sería 1,20m en esa esquina, y para las demás estarían casi al mismo nivel.

El nuevo tramo a construir tendrá una extensión de 19,00m sobre la Colectora Norte y de 21,50m sobre la Colectora Sur. El gálibo proyectado es de 5,10m. Se compone de un total de cuatro (4) puentes, dos por lado y uno para cada vía.



Figura 11. Ampliación puente FFCC Belgrano Sur.

4.2.5. Ampliación Puente Carretero Río Negro

De igual forma que para el puente ferroviario, con el fin de lograr la continuidad de las colectoras Norte y Sur, el Proyecto contempla la generación de nuevos tramos en el puente de la calle Río Negro por los cuales las colectoras pasarán en

bajo nivel con el gálibo vertical necesario para la circulación de vehículos pesados.

La calle Río Negro está a una cota de 32,85m y la AU Dellepiane a una cota de 26,85m, por lo que el desnivel es de 6,00m.

La ampliación en cada extremo, de 14,50m, mantendrá el mismo nivel que la calle Río Negro, conservando la vereda existente de 2,00m. El gálibo proyectado es de 5,10m.

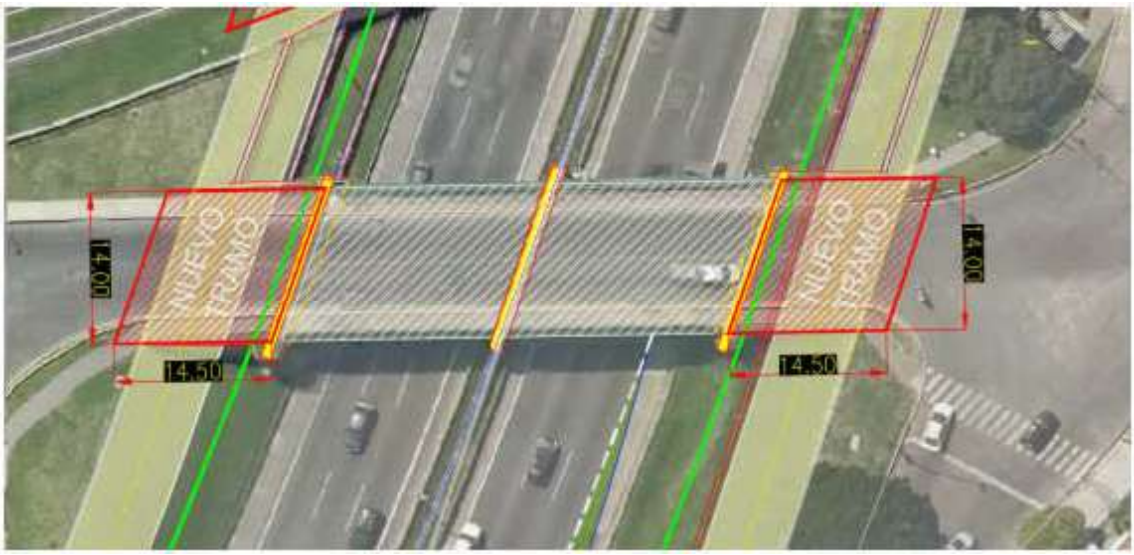


Figura 12. Ampliación puente Río Negro.

4.2.6. Parque Lineal Dellepiane

Como aspecto fundamental del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se contempla la readecuación de los espacios verdes, hoy remanentes, a los laterales de la traza entre los bordes de la Autopista y las calles colectoras existentes. Actualmente, estos sectores se encuentran descuidados, con usos antirreglamentarios y apropiaciones irregulares.

El Proyecto contempla su puesta en valor mediante la generación de un parque lineal de 4,00km de extensión a cada lado de la Autopista, recorridos por senderos peatonales y bicisendas con áreas de descanso, brindando de esta forma un espacio recreativo y de esparcimiento para la comunidad.

Se considerará la incorporación de mobiliario de estar (individual y colectivo), mobiliario deportivo, containers para usos varios, plazas de juegos para diferentes edades, luminarias LED de diferentes modelos.



Figura 13. Extensión del Parque Lineal

Se prevé la readecuación de los espacios verdes con la incorporación de árboles, arbustos y herbáceas nativas, buscando que el corredor Dellepiane destaque como un corredor verde de la ciudad con entidad propia, el cual a su vez funcionará como una fuente de alimento y refugio para la fauna asociada, generando un biocorredor que permite el movimiento de biodiversidad en el Sur de la ciudad, jugando con las texturas, densidades y colores de la vegetación.

Asimismo, se optimizarán las áreas permeables en pos de reducir la vulnerabilidad a anegamientos e inundaciones, la contaminación acústica y atmosférica, como así también, los efectos de isla de calor.



Figura 14. Espacios verdes - Situación actual



Figura 15. Espacios verdes – Situación con Proyecto

El corredor verde del Parque Lineal Dellepiane considerará la incorporación de espacios de usos públicos varios para el disfrute, la interconexión y el desarrollo personal de los visitantes, incorporando sectores destinados a

- juegos para niños
- espacios deportivos
- estaciones saludables
- áreas de descanso
- senderos recreativos y de movilidad sustentable
- sectores culturales fomentando el vínculo social con las instituciones vecinas
- polos gastronómicos: áreas de food trucks y co-work café

Las figuras a continuación reflejan las previsiones para ubicación de estos espacios a lo largo de la traza. Las mismas se encuentran en Anexo para una mejor visualización

Anexo 8 - Documentación Gráfica. Parque Lineal. Espacios de uso público

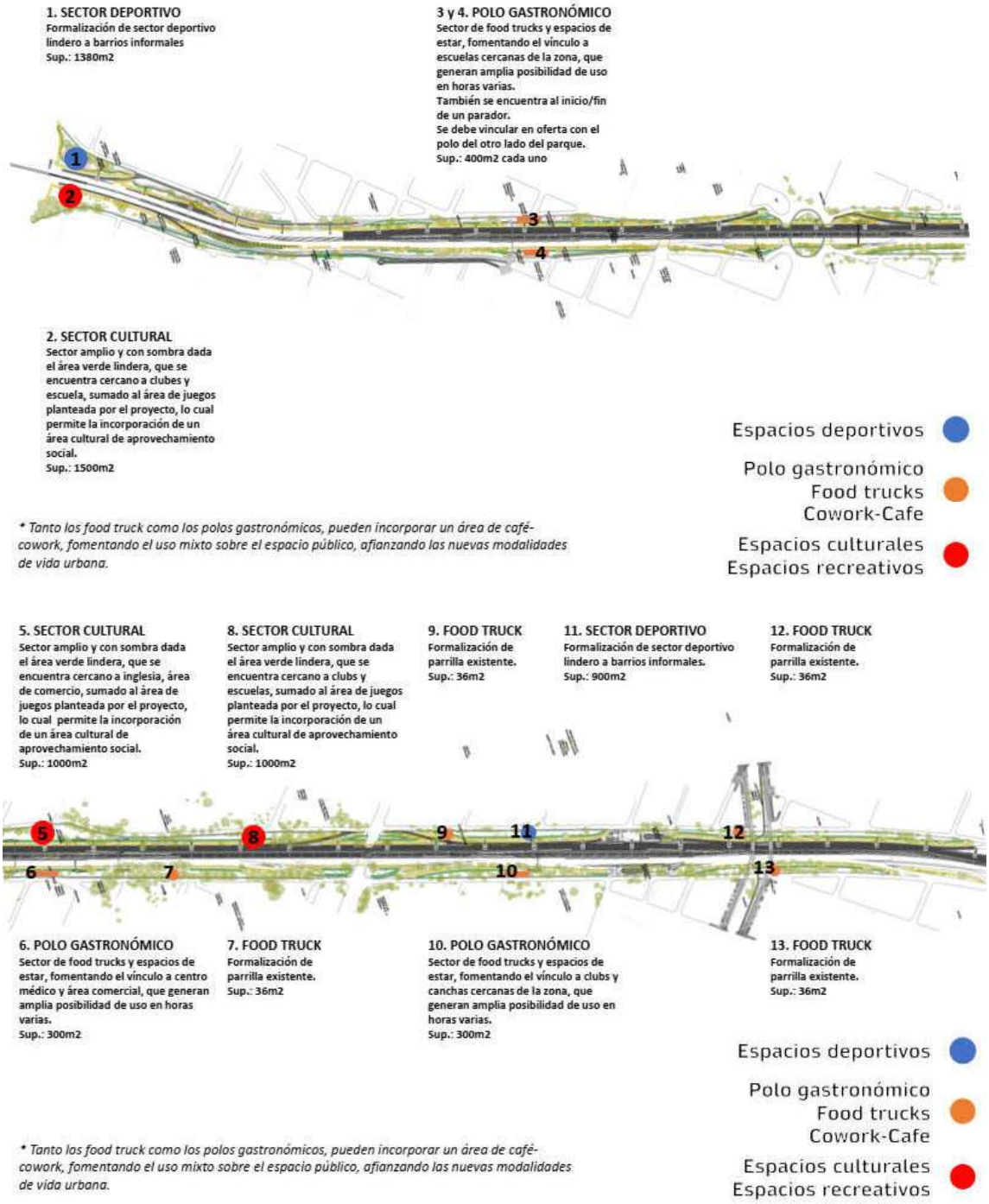


Figura 16. Parque Lineal. Nuevos espacios de uso público.

Para el diseño paisajístico del Parque Lineal se priorizarán especies nativas de las ecorregiones locales del pastizal pampeano, el talar (espinal) y del delta del Paraná con el objetivo de promover la biodiversidad a nivel local y regional, y los servicios ecosistémicos que estos ambientes proveen.

A su vez, la elección de especies nativas adaptadas a las condiciones locales permitirá mejorar la sustentabilidad y disminuir los gastos de mantenimiento (agua, poda, fertilizantes, suelos, etc.).

A continuación, se adjunta el listado de especies que se están considerando para la parquización de los espacios verdes:

- Árboles:
  - Sauce criollo (*Salix humboldtiana*);
  - Sen del Campo (*Senna corymbosa*);
  - Yerba de Bugre (*Lonchocarpus nitidus*);
  - Anacahuita (*Blepharocalyx salicifolius*);
  - Aguaribay (*Schinus molle*);
  - Aromito (*Vachellia caven*);
  - Chañar (*Geoffroea decorticans*);
  - Coronillo (*Scutia buxifolia);*
  - Sombra de Toro (*Jodina rhombifolia*);
  - Tala (*Celtis tala*);
  - Algarrobo Blanco (*Prosopis lba*);
  - Jacarandá (*Jacaranda mimosifolia*),
  - Tipa (*Tipuana tipu*);
  - Palo borracho (*Ceiba speciosa*)
  - Lapacho rosado (*Handroanthus heptaphyllus*);
  - Ibirá pitá (*Peltophorum dubium*);
  - Coronillo (*Scutia buxifolia*);
  - Ingá (Inga uraquensis); y
  - Azota caballos (Luehea divaricata).
- Arbustos y herbáceas:
  - Verbena (*Verbena bonariensis*);
  - Salvia azul (*Salvia guaranitica*);
  - Salvia celeste (*Salvia uliginosa*);
  - Sisirincho (*Sisyrinchium macrocephalum*);
  - Carqueja (*Baccharis trimera*);
  - Cortadera (*Cortaderia selloana*);
  - Stipa (*Nasella tenuisima*);
  - Paja colorada (*Paspalum quadrifarium*); y
  - Paja azulada (*Paspalum exaltatum*).



Figura 17. Parque Lineal– Situación con Proyecto



Figura 18. Parque Lineal - Situación con Proyecto

En cuanto al arbolado que resulte afectado por la ejecución de la obra, se tendrá como premisa principal extraer los ejemplares arbóreos que se encuentran muertos o con un estado fitosanitario malo, y especies exóticas invasoras con el objetivo de minimizar los impactos negativos que estas generan sobre los ecosistemas y la biodiversidad local. Se priorizará el trasplante de los ejemplares arbóreos nativos que se encuentren en buen estado fitosanitario, analizando previamente la capacidad de supervivencia de la especie considerada. Los ejemplares extraídos serán compensados mediante el Sistema de Compensación Ambiental por Equivalencia de Secciones Arbóreas (SICAPESA) según lo indicado por la Dirección de Arbolado y Espacio Público. Se prevé superar la cantidad requerida por la mencionada compensación, en principio, con la plantación de aproximadamente 2.700 nuevos ejemplares arbóreos.

4.3. ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

4.3.1. Tareas de Obra a ejecutar en general y en particular para cada uno de los componentes del Proyecto

4.3.1.1. Tareas Generales

a) Trabajos Generales

- Funcionamiento del Obrador: mantenimiento y movilización desde y hacia los frentes de obra
- Colocación y mantenimiento de cercos y vallados en los frentes de obra
- Seguridad y alumbrado en obra
- Mantenimiento del tránsito vehicular y peatonal en los frentes de obra
- Prestaciones en las áreas de influencia de la obra
- Limpieza de obra

b) Demoliciones y retiros, incluyendo disposición final, de los excedentes a sitios autorizados para su recepción

- de pavimento existente en todo el espesor de la estructura
- de veredas y cordones
- de cercos y alambrados
- de muros de contención
- de barandas
- de pasarelas existentes a renovar

c) Movimientos de suelo

- Excavación para estructuras, con retiro de excedentes a sitios autorizados para su recepción
- Terraplén con compactación especial

- Restitución de terraplenes, con material de excavación de terraplenes o material seleccionado
- Estabilización de taludes

d) Resolución de Interferencias

- Ejecución de obras para resolución de interferencias con infraestructura de pluviales, electricidad y gas, en vinculación con los organismos y prestatarias de los servicios.

Anexo 9 - Previsión de interferencias. Información sobre tendidos de infraestructura

e) Adecuación de la vía pública

- Ejecución o Restitución de veredas (contrapiso y piso)
- Ejecución o Restitución de cordones de Hº y tipo cuneta
- Retiro, trasplante y/o plantación de árboles y arbustos
- Reubicación de defensas y barandas tipo New Jersey
- Retiro o reubicación de alambrados olímpicos
- Reubicación de cerco ferroviario
- Reubicación de dársenas para colectivos
- Reubicación de monumentos que hubiesen sido removidos por la obra

Todos los elementos con valor patrimonial cultural tendrán un tratamiento especial. En caso de ser indispensable su reubicación por interferir con el área de obra, la Contratista asegurará la preservación del elemento e implementará acciones de comunicación y participación con la comunidad, previamente al movimiento de los elementos en cuestión, para acordar su nueva ubicación en los espacios verdes que componen el parque lineal.

f) Iluminación

- Remoción de luminarias existentes
- Zanjeos y tendidos de cañerías y cableado
- Montaje de bases y columnas
- Canalización vertical en columnas
- Montaje de tableros y conexiones

g) Señalización reglamentaria

- Demarcación horizontal y señalización vertical

4.3.1.2. Readecuación de la Traza Principal

a) Ensanche de calzada principal y ejecución de carril exclusivo. Ensanche de puentes sobre calle Murguiondo, Av. Argentina y Larrazábal y Av. Escalada

- Apertura de caja
- Fresado de la calzada existente

- Bases granuladas y base asfáltica sin pavimento
- Pavimentación con carpeta asfáltica
- Adecuación de instalaciones hidráulicas
- Ejecución de defensas externas e internas (carril exclusivo APP)

b) Iluminación y Sistema de seguridad

- Adecuación de tendidos para iluminación
- Reubicación de luminarias y colocación de nuevas
- Adecuación de sistema de seguridad CCTV

c) Señalización

- Demarcación horizontal y señalización vertical

d) Instalaciones de carril exclusivo

- Construcción e instalaciones de estaciones-parador
- Construcción e instalaciones de pasarelas aéreas peatonales

e) Reemplazo de Pasarelas Peatonales existentes

- Demolición y retiro de estructuras existentes
- Reconstrucción de puentes peatonales aéreos
- Provisión y colocación de instalaciones de seguridad

Para ejecutar los tramos de viaducto (puentes sobre avenidas y calles), primero se excavará con pilotera las pilas de soporte del nuevo tramo, luego se colocarán las vigas pretensadas de coronamiento superior. Sobre ella se montarán las vigas doble T separadas por sobre esta estructura se colocarán los tableros prefabricados, con su protección lateral (tipo TL5) y por último, se ejecutará el pavimento. Posteriormente se realizarán las demarcaciones correspondientes y se ejecutará el sistema de drenaje del sector, mediante la ejecución de elementos de captación, bajadas, sumideros y finalizará con la conexión a la red existente.

4.3.1.3. Ejecución nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur

a) Demoliciones

- Demolición y retiro de pavimento existente en todo el espesor de la estructura
- Demolición y retiro de veredas
- Demolición y retiro de cordón
- Demolición y retiro de cercos y alambrados existentes
- Demolición y retiro de muros de contención

b) Movimientos de suelo

- Excavación y retiro (incluido apertura de caja)
- Excavación y retiro para rampas vehiculares y túneles

- Terraplén con compactación especial
- Relleno con suelo seleccionado sector muros tipo L

c) Muros de contención

- Construcción de muros laterales de contención en hormigón H30 (pilotes, vigas, muros)

d) Cintas y tableros:

- Subrasante con compactación especial
- Sub-base en hormigón H-13
- Pavimento en hormigón H-30
- Carpeta en hormigón H-30 sobre puentes

e) Desagües

- Excavaciones, rellenos y retiros
- Sumideros y bocas de registro
- Tendidos de conductos de HºAº
- Conexión a sistema existente
- Drenajes verticales de muros de contención

Anexo 10 - Documentación Gráfica. Planimetría de Desagües de Colectoras

f) Obras de adecuación de la vía pública

- Bacheos y colocación de reductores
- Veredas
- Recubrimiento de suelo-pasto
- Colocación de defensas

g) Instalación de Iluminación

- Montaje Bases de Columnas
- Tablero principal
- Conductores tipo sintenax (incluye zanjeo, tendido y cierre)
- Puesta a tierra

h) Instalación de sistema de seguridad CCTV

- Cámaras y domos de Seguridad

i) Señalización

- Horizontal por extrusión
- Cartelería vertical

4.3.1.4. Ampliación Puente Ferroviario Belgrano Sur

a) Ampliación de tableros Norte y Sur para continuidad de las colectoras por debajo y gálibo suficiente

- Pruebas de carga en puente y ensayo de integridad en pilotes
- Construcción de pilotes Ø 0,80m HºAº H-30
- Construcción y montaje de vigas de coronamiento premoldeadas
- Provisión y montaje de vigas principales (pretensadas) en HºAº H-38.
- Construcción de tabique y muro curvo detrás de pilotes en HºAº H-30
- Colocación de apoyos de neopreno
- Construcción de losa inferior de HºAº H-30

b) Instalaciones ferroviarias

- Colocación de balasto, durmientes y rieles
- Readecuación de la estructura ferroviaria
- Reubicación de interferencias ferroviarias
- Provisión y colocación de rieles

c) Iluminación

- Provisión y montaje de luminarias bajo puente (sistema de telegestión, canalización, puesta a tierra y cableado)

La autoridad ferroviaria y el concesionario del servicio ya fueron informados sobre las obras a ejecutar. Con ellos se coordinarán horarios de trabajos y lugares donde se enviarán los elementos que se desmonten de la zona ferroviaria afectada. Una vez liberado el acceso al sector de vías, se realizará una estructura provisoria bajo vías para realizar el montaje de los puentes ferroviarios provisorios, se realizará la excavación de cada uno de los pilotes, mediante una pilotera y con grúa se izarán y colocarán las armaduras. Desde el terraplén actual se ejecutará la hilera de pilotes, pre-perforados y hormigonados insitu. Estas tareas se hacen en ventanas de trabajo permitidas por el operador y se colocan los puentes de servicio. Esto permite continuar con el servicio ferroviario mientras se ejecutan los pilotes en sector de vías. Una vez que las hileras de pilotes están terminadas, se ejecuta la viga superior de coronamiento de los pilotes, excavando solo el hueco que ocupa dicha viga.

En una tarea de un fin de semana largo, de manera de minimizar el impacto provocado en el servicio ferroviario, se colocará mediante una grúa del porte necesario el puente de hormigón (U), que se apoya en la viga de coronamiento y sobre el terreno natural (o terraplén ferroviario). La tarea finaliza con la colocación de balasto y los correspondientes levantes de vía (alineación, nivelación y soldado del tramo de rieles).

Una vez que el puente está colocado, se procede a excavar el interior y luego a ejecutar los muros entre pilotes para contención de suelos, la colocación del pavimento.

Posteriormente a ello, e incluido en las tareas de ejecución de las propias colectoras, se ejecutarán los pavimentos y adecuación de la vía pública en el sector bajo puentes ferroviarios.

4.3.1.5. Ampliación Puente Carretero Río Negro

Las obras se llevan a cabo en forma separada en los tableros Norte y Sur, iniciando por el primero. La ejecución de la ampliación demandará el cierre del puente durante el período de las obras.

a) Ampliación de tableros Norte y Sur para dar continuidad a las colectoras por debajo, con gálibo suficiente para paso de vehículos de gran porte

- Pruebas de carga en puente y ensayo de integridad en pilotes
- Construcción de pilotes (Ø 0.80m), viga superior de coronamiento, losas de tablero y de aproximación en HºAº H-30
- Ejecución de sistema de drenajes
- Pavimentación
- Construcción de defensas y veredas
- Demarcación horizontal
- Ejecución de muro para la contención de los suelos y restitución del terraplén

c) Iluminación

- Provisión y montaje de luminarias sobre y bajo puente (sistema de telegestión, canalización, puesta a tierra y cableado)

La adecuación de la vía pública se llevará a cabo conjuntamente con las tareas a ejecutar con la apertura de los nuevos tramos de colectoras

Para la ejecución de la obra será necesario el cierre al tránsito del puente.

Se comenzará con la excavación de los pilotes (mediante pilotera y grúa para el izaje y colocación de las armaduras). Posteriormente a la perforación, se hormigonan los pilotes.

Una vez cumplido el tiempo de fraguado, sobre las 2 hileras de pilotes se ejecutará la viga superior de coronamiento, excavando solo el hueco que ocupan dichas vigas. Posteriormente se abrirá una caja de aproximadamente 0,70m de profundidad y sobre ella se hormigona la losa del futuro tramo de puente. Una vez que la losa del puente haya fraguado, se procederá a ejecutar el pavimento.

Entre el puente existente y los nuevos tramos, se ejecutarán losas de aproximación, las cuales servirán para conservar la independencia de ambas infraestructuras.

Complementariamente a la ejecución del pavimento se realizarán las defensas, barandas, veredas y colocación de luminarias. Posteriormente se realizarán las tareas de pintura para la demarcación y se re-habilitará el puente al uso vehicular.

Posteriormente a ello, incluidas en las tareas de ejecución de las propias colectoras, en el sector bajo puente Río Negro, para poder ejecutar el tramo de pavimento primero se excavará el interior del "túnel" con los siguientes equipos: retroexcavadora, cargadora, minicargadora y camiones para retirar el excedente

de tierra y, en el sector contra el nuevo terraplén, se deberá ejecutar un muro para la contención de los suelos y se restituirá el terraplén según la nueva geometría resultante.

Complementariamente se colocará una membrana flexible impermeabilizante, con el fin de garantizar la estanqueidad. Asimismo, se ejecutará el sistema de drenaje del sector, mediante la ejecución de sumideros y finalizará con la conexión a la red existente

4.3.1.6. Parque Lineal Dellepiane

a) Demolición (incluye disposición final)

- Demolición y retiro de veredas (incluye demolición de contrapiso y/o carpeta)
- Demolición de cordones
- Retiro de árboles
- Retiro de luminarias peatonales y vehiculares
- Retiro de cartelería
- Demolición de cazoletas
- Retiro de mobiliario urbano

b) Movimiento de suelo

- Terraplén con compactación especial
- Revestimiento de taludes (espesor 0,1 m incluye césped y tierra negra)
- Excavación
- Terraplén estabilizado mecánicamente sector gaviones
- Terminación superficial de gaviones (incluye fundación)
- Terraplén de suelo estabilizado mecánicamente

c) Obras de adecuación en vía pública/parque

- Terminaciones/revestimientos

  - Solado intertrabado en senderos peatonales (espesor 6cm, incluye juntas y cama de arena, color a definir)

  - Hormigón impreso tipo impretón con malla de hierro color a definir y terminación granito continuo diamantado en bicisendas, espesor variable, incluye juntas

  - Solado de Caucho antigolpes para plazas de juegos

  - Solado de Caucho antigolpes para plazas saludables

  - Solado de piedra partida en caminos secundarios

  - Solado intertrabado en sector foodtrucks/polo gastrónomico (espesor 6cm, incluye juntas y cama de arena, color a definir)

  - Solado intertrabado para sectores culturales (espesor 6cm, incluye juntas y cama de arena, color a definir)

- Carpeta de nivelación espesor 0,03m para pisos de caucho
- Contrapiso H-17 para solados de hormigón intertrabado, hormigón impreso, piedra partida, vereda peinada y caucho
- Vereda de hormigón peinado incluye juntas
- Vereda de 64 panes 40x40
- Solado de hormigón llaneado con estabilizar mecánico para canchas

• Colocación de Mobiliario urbano (incluye fundaciones)
- Bancos de hormigón
- Banco de madera con respaldo
- Conjunto mesa y banco de hormigón
- Espaldita de hormigón
- Bebedero recto de hormigón
- Cestos de hormigón
- Camastro de madera multiuso
- Equipamiento de plaza saludable
- Equipamiento de plaza de juegos
- Instalación de Bicicleteros
- Instalación de agua y cloaca para bebederos

• Árboles y arbustos
- Trasplante de Árboles seleccionados
- Plantación de nuevos Árboles
- Provisión y colocación de tierra negra
- Provisión y colocación de piedra partida
- Provisión y colocación de compost
- Provisión y colocación de chips de madera
- Provisión y colocación de geomembrana
- Provisión y colocación de arbustivas y herbáceas
- Provisión e instalación de riego por goteo para canteros

d) Iluminación
- Reubicación de columnas existentes (vehiculares y peatonales)
- Revalorización de luminarias existentes
- Provisión y montaje de columnas vehiculares y peatonales

e) Señalización
- Demarcación horizontal (señalización horizontal por extrusión para símbolos y leyendas)
- Demarcación horizontal (señalización horizontal por extrusión para líneas de borde y punteadas)

- Pintura amarilla para cordón
- Carteles de señalización vertical

f) Desagües pluviales

- Construcción de sumideros
- Construcción de conductos
- Construcción de boca de registro
- Construcción de cámara de empalme

4.3.2. Afectación de arbolado

De manera preliminar, utilizando información secundaria publicada por el GCABA como Censo de Árboles de la Ciudad 2018 sumado a una verificación por fotointerpretación, se ha efectuado una aproximación a la posible afectación del arbolado existente por la ejecución del total de los componentes del Proyecto, a través de la superposición de la ocupación del suelo proyectada sobre dicho material gráfico.

Ver en Anexo el relevamiento preliminar de árboles afectados

Anexo 11 - Afectación de Árboles - Relevamiento preliminar

De acuerdo a esta aproximación, la afectación de individuos resulta en la siguiente cuantificación: Colectoras Norte y Sur (incluye ampliación de puentes ferroviario y Río Negro), 74 ejemplares; Traza principal (ensanche y carriles exclusivos), 504 ejemplares. Es decir que en el *AEP* se cuentan un total de 578 ejemplares. En el resto del *AII*, se contabilizan 4.696 ejenplares.

A medida que se desarrollen los proyectos ejecutivos de cada uno de los componentes del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se realizará el relevamiento in situ de los ejemplares del arbolado urbano existente y pasible de ser afectado por la obra prevista. El trabajo de campo determinará para cada uno de los ejemplares: especie, DAP (diámetro a la altura de pecho), estado fitosanitario, ubicación por coordenadas geográficas (POSGAR 07 CABA), fotografía y tarea a realizar.

En este sentido, AUSA realizó un primer relevamiento en campo en el tramo comprendido entre la Av. Piedrabuena y la calle Rucci, que arrojó los siguientes resultados: se relevaron un total de 221 individuos; de éstos, 32 ejemplares se hallaron muertos, 16 ejemplares presentaron un estado fitosanitario regular y malo, y 32 ejemplares se estimaron en condiciones de ser trasplantados.

Analizando comparativamente este resultado con el relevamiento preliminar (Censo 2018 + fotointerpretación) para el mismo tramo entre la Av. Piedrabuena y la calle Rucci, se puede establecer que de un total de 339 individuos relevados por información secundaria, los encontrados en campo representan un 65%, los muertos un 9,4%, los de estado fitosanitario regular y malo un 4,7% y los que

presentan condiciones para ser trasplantados un 9,4%. A continuación se presenta una tabla que refleja estas estimaciones.

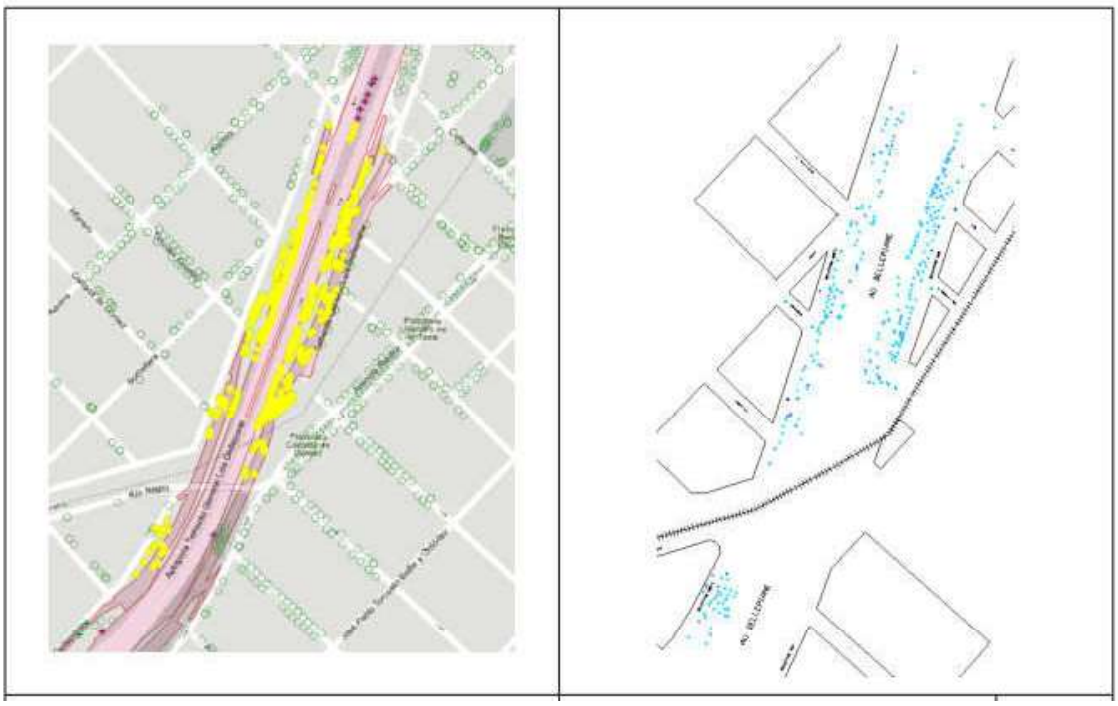


Figura 19. Relevamiento de arbolado en el tramo Av. Piedrabuena - calle J. I. Rucci

Estimación proporcional según relevamientos Tramo Av. Piedrabuena - J. I.Rucci

Relevamiento preliminar Censo 2018 + fotointerpretación Tramo Av. Piedrabuena - J.I Rucci			Relevamiento en campo Tramo Av. Piedrabuena - J.I Rucci		% sobre relevamiento preliminar
Total ejemplares	339	100%	Total ejemplares	221	65%
			Estado muerto	32	9,4%
			Estado malo y regular	16	4,7%
			Apto transplante	32	9,4%

Consecuentemente, al extrapolar estas proporciones a los resultados obtenidos para el total del *AEP* mediante el relevamiento preliminar (Censo 2018 + fotointerpretación), se puede estimar que efectivamente en campo podrían contarse 376 ejemplares a ser afectados por la construcción del Proyecto, de los cuales 54 podrían encontrarse muertos, 27 tendrían un estado fitosanitario regular y malo y 54 se encontrarían en condiciones de soportar el trasplante. Es decir, que debería considerarse una compensación sobre aproximadamente 241 ejemplares.

La tabla a continuación refleja estas estimaciones.

Estimaciones sobre la extensión total del *AEP*

Relevamiento preliminar Censo 2018 + fotointerpretación total *AEP*			% ejemplares en campo sobre relevamiento preliminar	Estimación sobre posible cantidad de ejemplares en campo total *AEP*	
Total ejemplares	578	100%	65%	Total ejemplares	376
			9,4%	Estado muerto	54
			4,7%	Estado malo y regular	27
			9,4%	Apto transplante	54
				Ejemplares a compensar	241

Por otra parte, el relevamiento del arbolado en campo en el tramo Av. Piedrabuena - calle J. I. Rucci, arrojó el siguiente dato en cuanto a las especies presentes. Mayoritariamente la población se compone de: Álamo americano (*Populus deltoides*), Álamo Negro (*Populus nigra*), Eucalipto (*Eucaliptus globulus),* Jacarandá (*Jacaranda mimosifolia),* Fresno *(Fraxinus americana)*, Roble sedoso (*Grevillea robusta*), Magnolia (*Magnolia grandiflora*) y Aguaribay *(Schinus molle*). Otras especies relevadas pero con menor presencia son: Tipa (*Tipuana tipu*), Palmera datilera (*Phoenix dactylifera*), Gomero (*Ficus elástica),* Ligustro (*Ligustrum lucidum*) y Palo borracho (*Ceiba speciosa*). También en el conjunto, se relevaron uno o dos individuos de las siguientes especies: Ailanto (*Ailanthus altissima*), Limonero (*Citrus x limon*), Tabaquillo (*Solanum riparium*), Liquidambar (*Liquidambar styraciflua*), Ombú (*Phytolaccia dioica*), Palto (*Persea americana*), Cedro del himalaya (*Cedus deodara*), Ciprés (*Cipres*), Arce negundo (*Acer negundo*) y Paraíso (*Melia azedarach*).

En cuanto al arbolado que resulte afectado por la ejecución de la obra, se tendrá como premisa principal extraer los ejemplares arbóreos que se encuentran

muertos o con un estado fitosanitario malo/regular, y especies exóticas invasoras con el objetivo de minimizar los impactos negativos que estas generan sobre los ecosistemas y la biodiversidad local. Se priorizará el trasplante de los ejemplares arbóreos nativos que se encuentren en buen estado fitosanitario, analizando previamente la capacidad de supervivencia de la especie considerada.

Los ejemplares extraídos serán compensados mediante el Sistema de Compensación Ambiental por Equivalencia de Secciones Arbóreas (SICAPESA) según lo indicado por la Dirección de Arbolado y Espacio Público.

En principio se prevé que se plantarán aproximadamente 2.700 nuevos ejemplares arbóreos, cantidad que se estima, superará la requerida por la mencionada compensación. Las especies a plantar se encuentran listadas en el apartado anterior, 4.2 Características del Proyecto - Parque Lineal Dellepiane.

4.3.3. Funcionamiento del Obrador y Frentes de obra

La ubicación de Obradores será próxima al sector de obras de cada componente del Proyecto, previéndose utilizar los espacios verdes remanentes a los lados de la Autopista.

Cada obrador se compondrá únicamente de módulos de oficinas y baños y vestuarios, montados en contenedores móviles. Se dispondrán contenedores para residuos del tipo RSU y excedentes de obra y/o remociones, los que serán retirados al finalizar cada jornada de trabajo, a la vez de realizar la limpieza y orden del frente de trabajo.

No se contará con áreas de acopio de materiales en un obrador principal, dado que éstos serán provistos de modo de ser utilizados al momento de su llegada al frente de obra, sin quedar remanentes al finalizar las tareas de cada jornada. De esta forma, no se producirán movimientos vehículos que los transportan más que los de llegada y salida al propio frente de obra habilitado, donde se llevarán a cabo los procedimientos de carga y descarga.

El estacionamiento de maquinarias y equipos, junto con un recinto específico para disposición transitoria de residuos peligrosos, se ubicará en los laterales del la Autopista, de modo de no interrumpir el tránsito y quedando en salvaguarda respecto de transeúntes y personas ajenas a la obra.

Todo este equipamiento se irá desplazando en función del avance de los trabajos, siguiendo la habilitación de cada nuevo frente de obra.

Con el objetivo de garantizar la continuidad en la circulación vehicular de la AU Dellepiane, durante las obras se trabajará con cortes parciales y siempre evitando los cortes totales.

4.3.3.1. Afectación del tránsito durante las obras

Como Anexo del presente Informe Técnico, se incluye el Estudio de Tránsito realizado para el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, con el objetivo de evaluar el impacto que producirá la implementación del mismo en su

etapa operativa y también la circulación vehicular durante la ejecución de los trabajos de construcción.

Anexo 12 - Estudio de Tránsito. Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

A continuación se transcriben las Conclusiones para la Etapa de Obra:

"El esquema de ejecución del Proyecto en etapas planteado, genera la necesidad de adoptar una planificación precisa de las tareas, de manera tal que el impacto en la circulación del tránsito se mantenga dentro de los límites aceptables. En función de ello, es posible obtener algunas conclusiones acerca de la situación durante la etapa de obra.

• En la ejecución de obras viales es prácticamente inevitable que los flujos vehiculares sufran algún tipo de afectación, sobre todo cuando los volúmenes son significativos, como es en este caso. Por lo tanto, el desafío será coordinar las tareas a ejecutar de manera adecuada para que las situaciones conflictivas se mantengan dentro de los parámetros aceptables. Esto garantizará que los sobrerecorridos que puedan producirse no sean excesivos y, consecuentemente, el ineludible aumento de los tiempos de viaje no resulte inadmisible.

• La programación adoptada asegura la circulación del tránsito prácticamente en todos los sectores del área de influencia del Proyecto. Las situaciones en las que deba realizarse el corte total de algún sector son mínimas. En estos pocos casos, será necesario planificar estos cortes para realizarlos en momentos donde el tránsito afectado sea el menor posible.

• La accesibilidad de los vecinos frentistas estará garantizada a lo largo de todo el tiempo que duren los trabajos.

• Deberán implementarse las medidas que sean necesarias para asegurar niveles de seguridad vial elevados, dadas las características de la obra. El control del cumplimiento de las medidas de seguridad adoptadas deberá ser enfático y estricto.

• Los servicios de autotransporte público de pasajeros que circulan por el área estarán asegurados. Las líneas de colectivos mantendrán sus recorridos y paradas habituales hasta tanto estén concluidas las obras de los carriles exclusivos. Mientras tanto, las autoridades competentes podrán rediseñar los recorridos para que, cuando las obras sean concluidas, puedan comenzar a utilizar los carriles exclusivos."

4.3.3.2. Generación de ruidos durante las obras

Se transcriben a continuación las conclusiones del Informe de Evaluación de Impacto Acústico para esta etapa:

Anexo 13 - Informe de Evaluación de Impacto Acústico - IEIA

"Sobre la instancia de obra, la distancia de los frentes de trabajo a los frentistas vecinos, garantizan cierta atenuación generalizada de la obra. Complementariamente resultará relevante identificar los usos sensibles para evitar la superposición de actividades logísticas especialmente ruidosas durante el período de obra.

Es previsible que la obra genere otros impactos de mayor relevancia principalmente vinculados a la conectividad urbana. En este sentido se recomienda implementar un programa de comunicación de la obra que incorpora la posibilidad de recibir y conducir reclamos sobre niveles de ruido.

Se recomienda diseñar un obrador en el cual los sitios productivos (in-situ) de carpintería, herrería y similares se encuentren cerrados, separados de las colectoras y sin aberturas directas a los frentes residenciales y educativos."

4.3.4. Relaciones con la Comunidad

Los contactos con la comunidad se realizarán conjuntamente entre AUSA (equipo de Relacionamiento con la Comunidad) y el GCABA.

Se articularán canales de comunicación para informar a la comunidad sobre las obras a desarrollar y todas las modificaciones en los servicios que la obra genere. Para ello, se generarán reuniones presenciales con soporte de material gráfico (PPT) y material impreso con información del Proyecto como se viene haciendo con las obras que se ejecutan o próximas a ejecutar.

Asimismo, durante la obra el equipo de Relacionamiento con la Comunidad estará disponible para recibir cualquier tipo de consulta y/o reclamo por parte de los vecinos frentistas y/o usuarios.

4.3.5. Plazo de Obra

La obra total del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane se ejecutará en un plazo previsto en 33 meses, iniciándose en setiembre de 2024.

Los plazos y tareas previstas para cada componente, así como la simultaneidad de las obras se indican en el Cronograma que se anexa:

Anexo 14 - Cronograma de Obras - Proyecto Máster Plan Autopista Dellepiane

4.4. ETAPA DE OPERACIÓN

4.4.1. Comportamiento del Tránsito

Como Anexo del presente Informe Técnico, se presenta el Estudio de Tránsito, que tuvo por objeto analizar las condiciones funcionales y operativas relativas al

tránsito y transporte, que permitan identificar y evaluar los impactos que el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane generará sobre el área de incidencia directa e indirecta en el entorno de su implementación.

Ver Anexo 12 - Estudio de Tránsito Proyecto Autopista Parque Dellepiane

A continuación se transcriben las conclusiones respecto del escenario de funcionamiento futuro de la Autopista con sus nuevas características:

"Realizado el modelo de microsimulación que permitió evaluar la implementación de una serie de reformas en la AU Dellepiane, a partir de la comparación de los resultados del Escenario con Proyecto y el Escenario Base, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- El objetivo perseguido por el Proyecto de mejorar las condiciones de circulación de manera tal de incrementar los niveles de seguridad vial de la AU Dellepiane es alcanzado a partir de las modificaciones planteadas. Todos los indicadores evaluados, relacionados con tiempos de viaje, demoras, detenciones obligadas y velocidad de circulación mejoran respecto de la situación actual.
- La readecuación de la traza de la AU Dellepiane a los estándares de una autopista moderna con una infraestructura vial segura para los usuarios tiene, especialmente el cierre de algunos ramales y la reubicación de otros, impacto en la red vial urbana aledaña.

  Viajes cortos, de características locales, que por la proximidad de accesos y egresos actualmente utilizan la Autopista para llevarse a cabo, comenzarán a ser realizados por la red urbana. Por otro lado, algunos usuarios deberán ingresar y egresar a y desde la Autopista por ramales diferentes a los que utilizan en la actualidad. Esto llevará a que ciertos tramos de las colectoras registren un crecimiento de los volúmenes vehiculares circulantes. Fundamentalmente, esta situación se observa en el tramo que va desde la altura de la calle Montiel y la Av. Piedrabuena hasta la rotonda de la Av. Argentina, tanto en el lado sur como en el sector norte. En menor medida, también se registra un aumento del tránsito desde la mencionada rotonda hasta la altura de la calle Miralla.

  De todas maneras, teniendo en cuenta que existe una capacidad remanente en las arterias de la red urbana aledaña a la Autopista que será capaz de absorber el aumento del tránsito vehicular generado, se considera que los parámetros de circulación se mantendrán dentro de un entorno razonable para las condiciones dadas.
- En lo que respecta al transporte masivo de pasajeros, la segregación de la circulación de buses y combis respecto del tránsito general a partir de la introducción de un carril exclusivo, asegura condiciones de circulación adecuadas, con mejoras en las

velocidades comerciales. Esto redundará en menores tiempos de viaje, beneficiando de esta forma a los usuarios de esta clase de vehículos.

- El Proyecto generará una mejora sustancial en la accesibilidad de la trama urbana de este sector de la Ciudad. La materialización de la conexión de las colectoras norte y sur, a ambos lados de la Autopista, permitirá mitigar los efectos negativos de la importante barrera urbanística que actualmente configura la traza del Ferrocarril Belgrano Sur.
- Aunque no fue cuantificado en el presente estudio, se entiende que el Proyecto implicará una mejora en las condiciones ambientales del área. Los mayores flujos vehiculares circulan por la Autopista Dellepiane, en ambos sentidos. Tal como lo demuestran los indicadores analizados, el Proyecto mejora las condiciones de circulación en esta vía principal, reduciendo la cantidad de detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión. Esto llevará a que las emisiones de gases de efecto invernadero al medio ambiente se vean reducidas respecto de las que se generan en la actualidad."

4.4.2. Entorno Acústico

Como Anexo del presente Informe Técnico, se presenta el Informe de Evaluación de Impacto Acústico, que tuvo por finalidad analizar los efectos que tendrá la implementación del Proyecto en el entorno acústico inmediato, área de intervención (*AEP*) y de influencia (*AID* - *AII*).

El análisis abordado brinda elementos para determinar la magnitud de los efectos mencionados y propone recomendaciones pertinentes para la mitigación de los impactos negativos que el Proyecto pudiera producir.

Ver Anexo 13 - Informe de Evaluación de Impacto Acústico

Sus conclusiones indican que:

"De los análisis realizados se desprende que el proyecto no introducirá cambios en la acústica vehicular que impliquen impactos negativos en la población vecina.

Como se anticipó en las instancias descriptivas, el análisis de resultado ha comprobado que los altos niveles de emisión de los carriles principales de autopista enmascaran los cambios que este proyecto produce sobre las colectoras."

5. LÍNEA DE BASE AMBIENTAL

5.1. MEDIO FÍSICO

5.1.1. Clima

El clima de la Ciudad de Buenos Aires se caracteriza por ser templado húmedo de tipo pampeano, influenciado principalmente por la cercanía al Río de La Plata.

5.1.1.1. Temperatura

La temperatura media anual en la Ciudad es de 18,1°C con valores medios característicos para el verano de 23,5°C, en otoño 15,2°C, en invierno 13,0°C y en primavera 20,8°C. Las temperaturas máximas medias y mínimas medias presentan una marcha mensual con máximos en diciembre-enero y mínimos en junio-julio. La amplitud térmica media anual, definida como la diferencia entre las máximas y mínimas medias mensuales, es de 7,0°C.

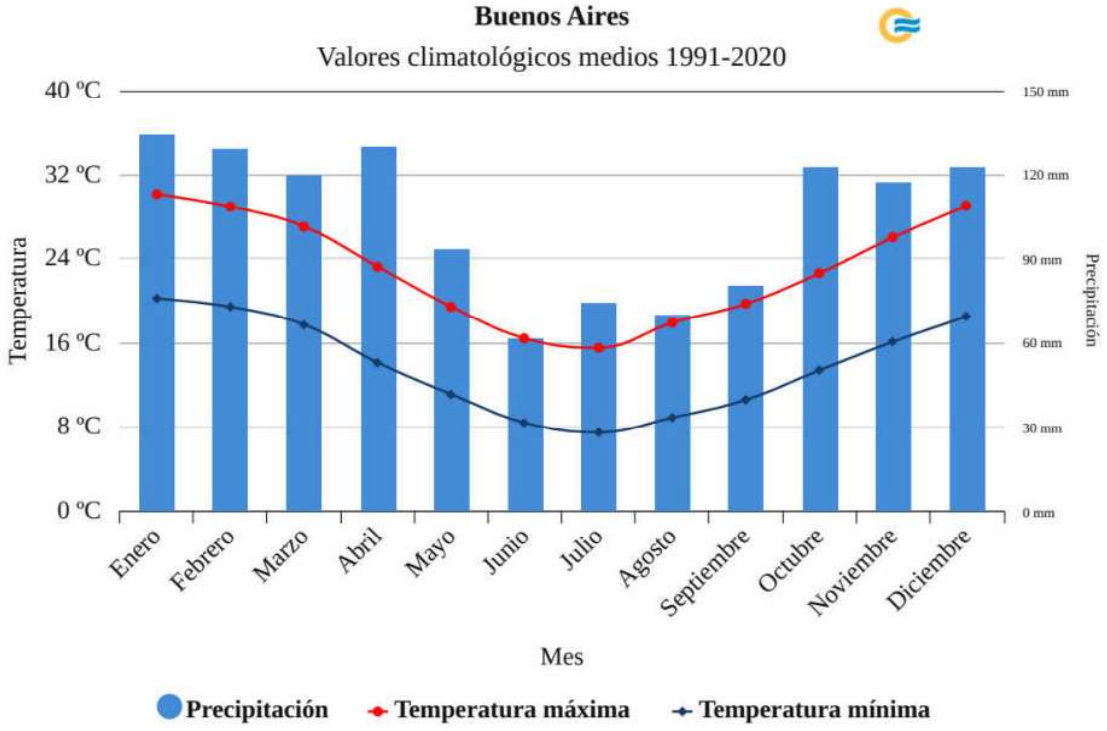


Figura 20. Valores climatológicos medios - Ciudad de Buenos Aires. 1991-2020
Fuente: SMN[6]

[6] Fuente: SMN - Servicio Meteorológico Nacional https://www.smn.gob.ar/estadisticas

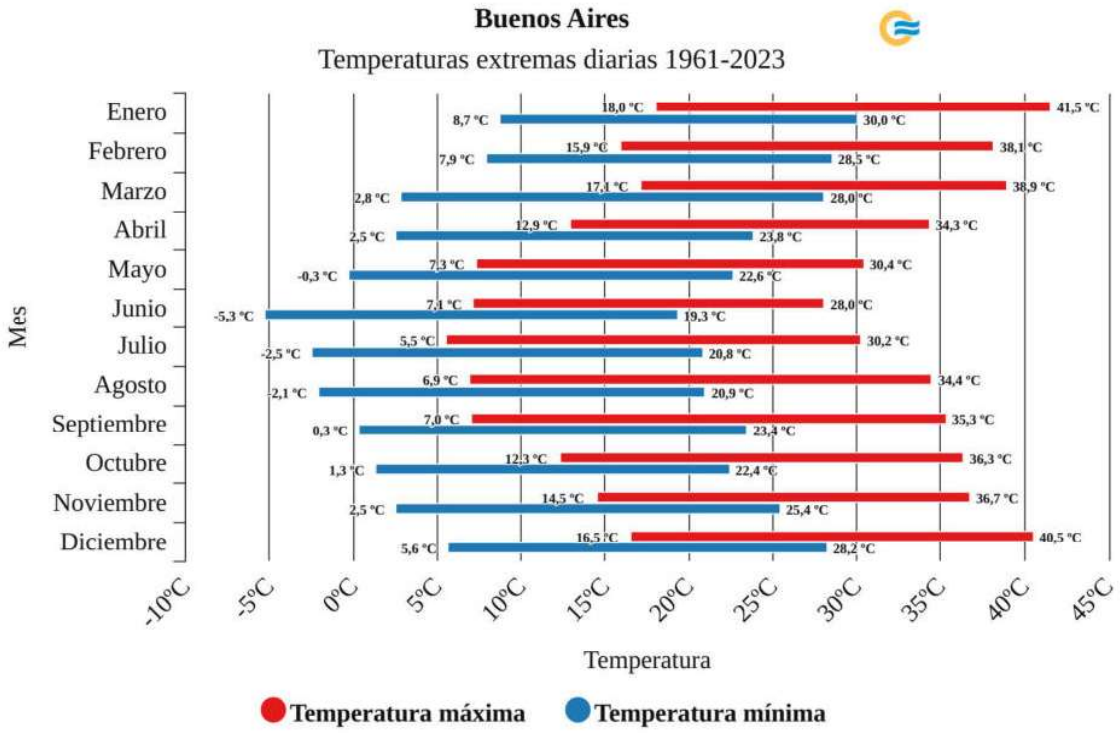


Figura 21. Temperaturas extremas diarias - Ciudad de Buenos Aires. 1961-2023.
Fuente: SMN[7]

Las temperaturas de la Ciudad de Buenos Aires, se ven influenciadas por el efecto isla de calor y por el efecto moderador que imponen las aguas del Río de la Plata. El promedio de temperatura y precipitación media anual aumentaron de forma significativa en los últimos 60 años.

Los días fríos cada vez son menos fríos, las temperaturas más altas y olas de calor, más frecuentes y duraderas, duplicándose entre 2010 y 2018 respecto de las registradas en la década del ´90.

Las altas temperaturas y olas de calor se ven exacerbadas por la isla urbana de calor (IUC), fenómeno que ocurre en la mayoría de las grandes ciudades de mundo. Este fenómeno se debe a que las ciudades tienden a ser más cálidas que el área suburbana circundante debido a la concentración de edificios, las calles pavimentadas, el uso de aires acondicionados y el transporte.

[7] Fuente: SMN - Servicio Meteorológico Nacional https://www.smn.gob.ar/estadisticas

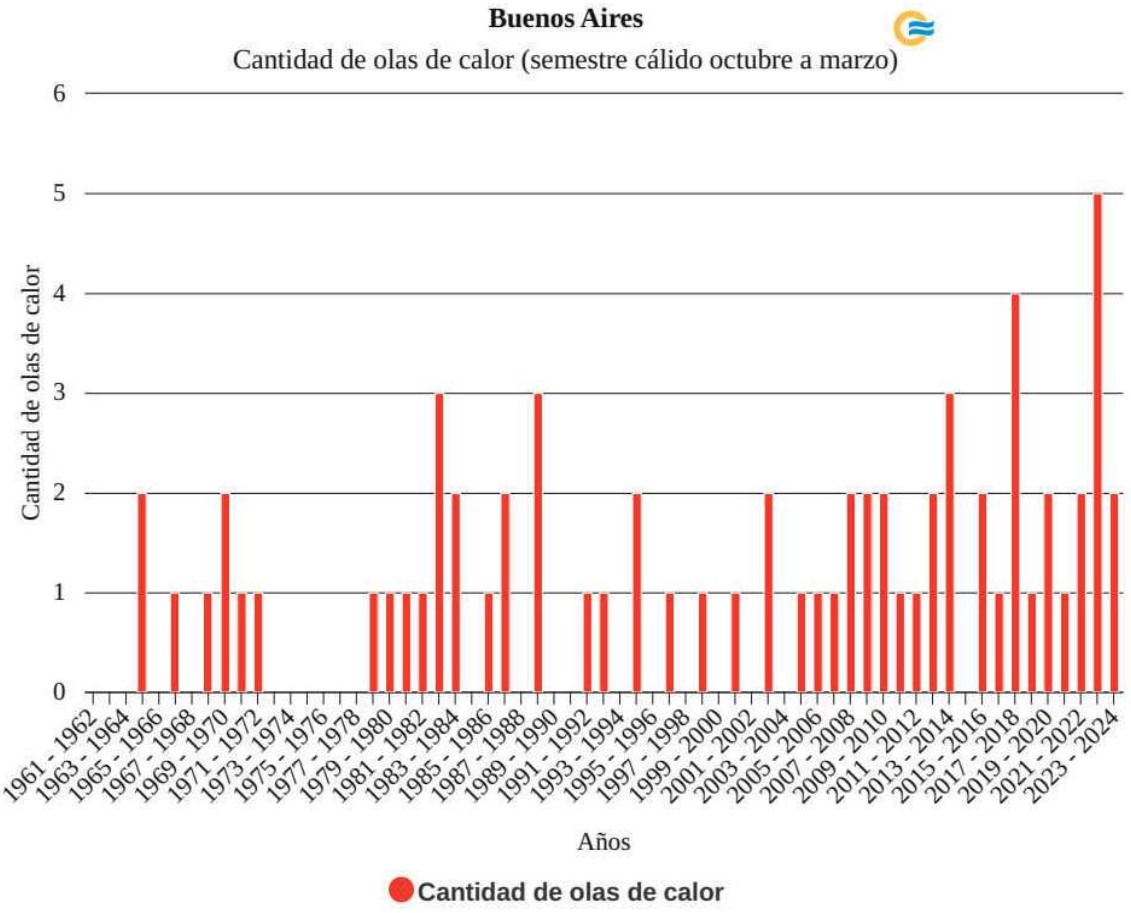


Figura 22. Olas de calor en semestre cálido. Ciudad de Buenos Aires. 1961-2024
Fuente: SMN[8]

5.1.1.2. Precipitaciones

Los meses con mayores precipitaciones son febrero, marzo, abril, octubre, noviembre y diciembre. Las precipitaciones no son de tipo estacional. Las tormentas son predominantemente asociadas a frentes fríos y cálidos y ocurren preferentemente durante los meses de marzo-abril-mayo y agosto-septiembre-octubre. La media pluviométrica es de alrededor de 1000mm, con máximas diarias puntuales de 149mm, de 157mm para 48 horas y de 218mm para 72 horas. (Pereyra, 2004)

[8] Fuente: SMN - Servicio Meteorológico Nacional https://www.smn.gob.ar/estadisticas

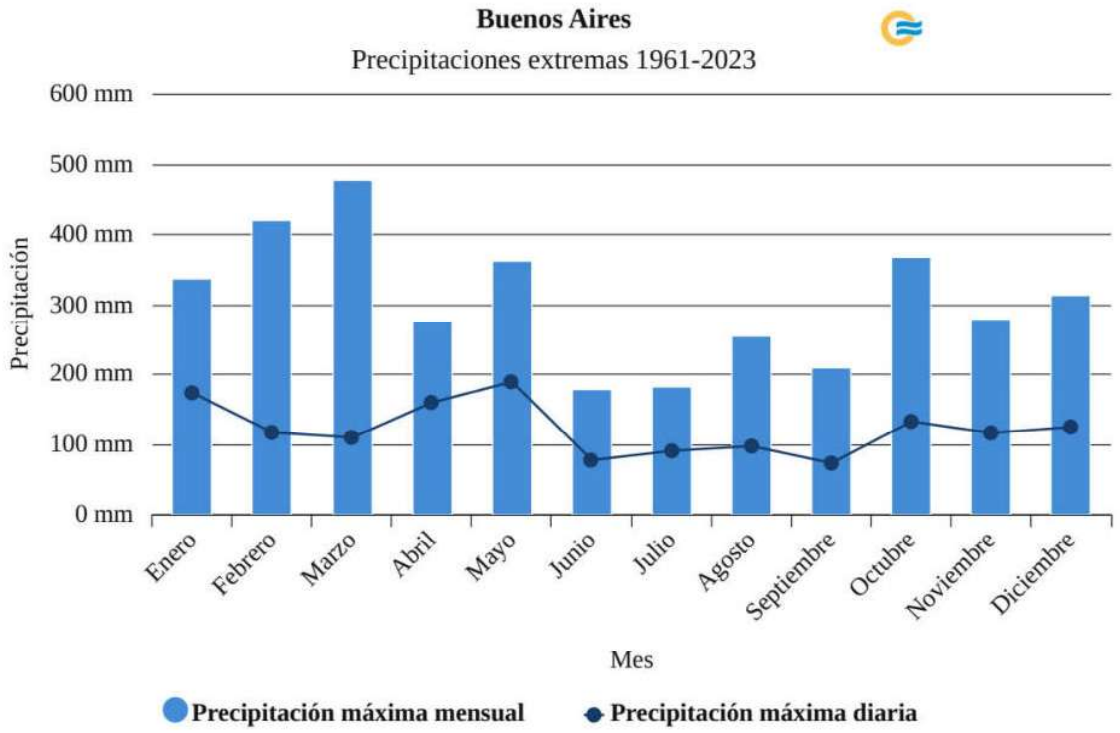


Figura 23. Precipitaciones extremas mensuales - Ciudad de Buenos Aires. 1961-2023.
Fuente: SMN[9]

5.1.1.3. Viento

Los vientos generales en la Ciudad de Buenos Aires no son muy intensos, siendo mayoritariamente suaves o leves, siendo de una intensidad algo mayor más cerca de la costa del Río de la Plata.

El promedio mensual de la velocidad del viento oscila entre unos 13km/h y 18km/h, con el período más ventoso entre los meses de septiembre y marzo. Los meses de mayo y junio se registran como los menos ventosos en la zona. Los flujos de viento más extremos (por encima de los 100km/h) se registran entre los meses de noviembre y febrero.

Los vientos medios de mayor intensidad provienen de la dirección Sureste (SE), mientras que las direcciones de viento predominantes son del sector Este, Norte y Sur.

Los vientos del Sureste cobran particular importancia por asociarse al fenómeno de la *Sudestada*, característico del estuario del Río de la Plata, que afecta la

[9] Fuente: SMN - Servicio Meteorológico Nacional https://www.smn.gob.ar/estadisticas

dinámica del movimiento del agua en ambas márgenes del río, produciendo una elevación de su nivel que provoca inundaciones. Se caracteriza por presentar vientos del sector que han llegado a superar los 35km/h, acompañado por precipitaciones persistentes (hasta 100mm), no torrenciales que duran 3 días promedio. Se transcriben las características típicas de su comportamiento anual:

- Febrero: es el mes en el cual se observa el menor número de días con Sudestadas. Durante varios años, este fenómeno no se produjo en el mes de referencia.
- Marzo a Octubre: en este período suelen observarse las sudestadas fuertes.
- Abril a Diciembre: Entre estos meses se dan el 91% de los días en el que se registran sudestadas.
- Junio: es el mes que posee el mayor número de días con sudestadas fuertes. El promedio de su ocurrencia es de una sudestada fuerte cada 4 años.
- Julio: Es el mes en el que se ha observado la mayor intensidad y frecuencia de este fenómeno.
- Julio a Octubre: entre estos meses se registra el 48% de los casos de las sudestadas anuales, o sea, en ese lapso se produce la mayor concentración de ocurrencias de este fenómeno, a lo largo del año.
- Octubre: La frecuencia media es de 3 días en el mes, en casos excepcionales, como en el año 1959, cuando hubo 5 días consecutivos durante los cuales una sudestada azotó la zona.

Otro de los fenómenos a mencionar es el del *Pampero*, que se da a lo largo de todo el año proveniente desde el Sur o Sudoeste. El *Pampero de verano* es de corta duración pero violento, mientras que el *Pampero de Invierno* es un viento frío que dura varios días, aunque en ocasiones sólo sea por unas horas.

5.1.1.4. Escenarios frente al Cambio Climático

En la Ciudad de Buenos Aires, ya pueden notarse los efectos del cambio climático a través de mayores y más intensas precipitaciones y un aumento sostenido en la frecuencia y la duración de las olas de calor. Distintos análisis realizados sobre los riesgos climáticos futuros, son coincidentes en que los efectos negativos no sólo se mantendrán sino que se incrementarán a lo largo de las décadas venideras.

En este sentido, resultan de interés los resultados alcanzados por la evaluación de los cambios observados en la ciudad de Buenos Aires para un conjunto de variables climáticas: temperatura media, temperatura mínima y temperatura máxima y de fenómenos como precipitaciones intensas, olas de calor y "sudestadas" así como también de la isla urbana de calor. (Camilloni, agosto 2020)[10]

[10] "INFORME #2. Cambios observados en el clima de la ciudad de Buenos Aires". Servicio de Consultoría Tema Cambio Climático. Inés Camilloni. Agosto 2020

Del análisis realizado en base a la información meteorológica recabada por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN) para el período 1960-2018 en las estaciones Aeroparque (a aprox. 13km del área del Proyecto) y Observatorio Central Buenos Aires - OCBA (la más cercana al área del Proyecto a aprox. 10km promedio) ambas dentro de la jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires y por la estación Ezeiza, por fuera de los límites administrativos de la misma (a aprox. 13km del área del Proyecto), surge que:

- La temperatura media anual se incrementó a razón de +0.18°C / 10 años.
- Con relación a la temperatura mínima anual, la tendencia al calentamiento en el OCBA es de +0.22°C / 10 años.
- Respecto de la temperatura máxima anual, la tendencia al calentamiento en el promedio anual en OCBA es de +0.22°C / 10 años
- Hay una tendencia creciente en la precipitación anual acumulada en OCBA de +55.1 mm / 10 años. Estos incrementos se deben al aumento de la precipitación en verano y otoño. Durante la primavera las tendencias son positivas mientras que en el invierno (estación seca) son casi nulas. - Los eventos de precipitación mayor a 100mm en 24 horas son cada vez más frecuentes en OCBA.
- De acuerdo con la información de la estación OCBA, se identifica una mayor frecuencia de olas de calor estivales (octubre a marzo). En el período 2010-2018 ocurrieron más del doble de olas de calor que en la década del '90, además de que tuvieron lugar las más extensas (8 y 9 días de duración).
- Entre las décadas 1943-1952 y 2004-2013 la ocurrencia de sudestadas aumentó 27%, mientras que el número de horas al año con sudestada se incrementó 56% comparando los mismos períodos.
- Analizada la intensidad de la Isla Urbana de Calor (IUC) a partir de la información de temperatura horaria de OCBA y Ezeiza para el período 1978-2017, la IUC nocturna presenta una tendencia a la reducción de -0.17°C / 10 años mientras que la IUC diurna presenta una tendencia al aumento de +0.09°C / 10 años.

La misma autora (Camilloni, febrero 2020)[11] realiza una evaluación de los cambios que podrían ocurrir en el clima de la ciudad de Buenos Aires en términos de temperatura y precipitación bajo los umbrales determinados como objetivos de estabilización de la temperatura media global respecto del período preindustrial (1850-1900) en el Acuerdo de París[12]. Entre los resultados más

[11] "INFORME #1. Escenarios climáticos fituros de valores medios y extremos de temperatura y precipitaciones para la ciudad de Buenos Aires". Servicio de Consultoría Tema Cambio Climático. Inés Camilloni. Febrero 2020

[12] Acuerdo internacional que entró en vigor en noviembre 2016, como resultado de la 21ª Conferencia de las Partes (COP21) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) que propuso como objetivo mantener el calentamiento global por debajo de 2°C respecto al período preindustrial, y apeló a realizar esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C.

relevantes publicados, se destacan las proyecciones obtenidas para un escenario para el corto plazo (2021-2040), aclarando que "*los cambios en variables térmicas poseen un nivel de confianza alto mientras que para las correspondientes a precipitación tienen un nivel de confianza medio*".

- La temperatura máxima media anual se incrementará entre 0,8°C y 0,9°C.
- La temperatura mínima media anual aumentará entre 0,8°C y 1°C.
- La precipitación anual acumulada será entre 3% y 5% superior a la del período de referencia.
- Las noches frías y días fríos serán entre 4% y 6% menos frecuentes.
- Los noches cálidas incrementarán su ocurrencia anual entre 5% y 6%.
- Los días cálidos serán entre 5% y 6% más frecuentes.
- Habrá entre 6 y 8 días más al año que formen parte de una ola de calor.
- Aumentarán la precipitaciones extremas (días muy lluviosos y días extremadamente lluviosos) aportando entre 9 y 41 mm más de lluvia al año.
- Se incrementará la intensidad de la precipitación entre 0,3 y 0,5 mm/día.

Finalmente, cabe mencionar que en línea con los objetivos del Acuerdo de París, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires viene desarrollando Planes de Acción Climática (PAC) que de acuerdo a la Ley N° 3871/2011 de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático, se deben actualizar con una periodicidad no mayor a cinco años. El primer PAC, publicado previamente a la ley, estuvo vigente desde el año 2009 a 2015, el segundo cubrió el período 2016-2020 y el tercer PAC el período 2021-2025. Cada PAC, incluye además metas a futuro para diferentes plazos. Las metas de los dos primeros PAC tienen un horizonte temporal hasta el año 2030. En el tercer PAC, acorde a la urgencia climática, se amplió el plazo de análisis y metas hasta 2050.

5.1.2. Geomorfología y Suelos

El *AII* se encuentra localizada en el borde oriental, sobre la margen derecha del estuario Paraná – Plata, de la región geomorfológica conocida como Pampa Ondulada. Ésta se extiende, con sentido Sudeste-Noroeste, desde el Sur de la ciudad de La Plata hasta el Norte de la Provincia de Buenos Aires y Sur de la de Santa Fe.

Dentro del conjunto que conforma este borde se diferencian tres ambientes geomórficos distintivos:

- La Planicie aluvial o terraza baja del estuario Paraná-del Plata
- La Barranca
- La Planicie ondulada o terraza alta del estuario Paraná-del Plata

Estas unidades geomórficas son el resultado de la acción de los diferentes procesos que actuaron a lo largo del tiempo geológico generando el modelado actual, y dentro de los cuales predominaron los eólicos y el fluviomarino.

El conjunto de sedimentos post-pampeanos es de distribución discontinua y de espesor muy variable, de 30m en la zona costera a 1m ó 2m en las terrazas aluviales más modernas, en la zona de estudio se desarrollan aproximadamente hasta los 5m.

La Planicie aluvial

Esta unidad geomórfica se originó como una terraza de acreción, erosión marina y se comporta actualmente como planicie aluvial del Río de la Plata. Su ancho es muy variable como consecuencia de haber sufrido importantes modificaciones y más aun, habiendo desaparecido en muchos sectores, especialmente en el área urbana de la Ciudad y el Gran Buenos Aires, debido al accionar antrópico que efectuó importantes rellenos con el producto de la construcción de las más variadas obras de ingeniería (puertos, avenidas, viviendas, ciudad universitaria, aeroparque, etc.).

La Barranca

Como ya se señaló la Planicie ondulada loessica concluye al Este, sobre el borde mismo de los ríos de la Plata y Paraná y lo hace mediante la forma de una escarpa de erosión la cual conforma una barranca que se extiende a todo lo largo de la margen derecha de estos ríos desde el Sur de La Plata hasta Rosario.

Esta barranca, que delimita también las terrazas alta y baja de estos ríos se origina en una línea de falla, que en profundidad afecta el basamento Precámbrico, y en la expansión del estuario del Río de la Plata durante el último glacial y post-glacial. En ciertos sectores cae directamente sobre el río, como en San Nicolás y San Pedro, y en otros se ubica a diferentes distancias del curso actual. Se compone de los sedimentos pertenecientes al bonaerense, en su parte cuspidal y de los delensenadense en su base siendo su altura variable pero no superando nunca los 30m.

Esta barranca representa un antiguo acantilado labrado por el mar durante las ingresiones ocurridas en los periodos glaciares e interglaciares, cuando por acción de la erosión fue socavada su base, con el consiguiente retroceso del mismo. Este paleo-acantilado se encuentra actualmente inactivo como consecuencia del retroceso del mar, proceso mediante el cual se originó el estuario y el delta que caracterizan al tiempo actual.

La Planicie ondulada

La Unidad Geológica subyacente se denomina Pampeana y está representada por limos arenosos de color pardo amarillento, arcillas del mismo color y en algunos casos se aprecia la presencia de limos con contenidos de material calcáreo.

Esta unidad se caracteriza por contener, en general, hacia el techo una napa freática y hacia la base un mayor confinamiento, que da lugar al primer acuífero. El sector inferior del pampeano está representado por limos arcillosos y arcillas que se encuentran en contacto con la Unidad Geológica de las Arenas Puelches.

Las Arenas Puelches de edad Terciaria (Plioceno) conforman un conjunto de arenas finas, medias y gruesas de color amarillento verdoso. En una secuencia

gradada, el techo está representado por limos arenosos y arcillosos de color castaño mientras que hacia la base se encuentran areniscas medias a gruesas.

5.1.3. Agua

5.1.3.1. Recursos Hídricos Superficiales

En relación a los recursos hídricos superficiales, cabe mencionar que toda la región de la Pampa Ondulada se encuentra surcada por numerosos ríos y arroyos, de diferentes dimensiones, que desaguan en el estuario Paraná-Plata, los cuales, dentro de la Ciudad de Buenos Aires y en otras áreas del Gran Buenos Aires se encuentran total o parcialmente entubados. Los cursos de esta red de drenaje, altamente antropizada, siguen en general un rumbo SO-NE y sus caudales y demás comportamientos hídricos están gobernados por la cantidad e intensidad de las precipitaciones y el nivel de base de los mismos, dado por el Río de la Plata.

Cuenca Matanza-Riachuelo

La cuenca Matanza-Riachuelo nace al Noreste de la Provincia de Buenos Aires y se extiende hasta su desembocadura en el Río de la Plata, en una región que cuenta con una alta densidad poblacional. Abarca 14 partidos provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dentro de cuya jurisdicción atraviesa la Comuna 8 y parte de la Comuna 9.

La cuenca tiene una superficie de cerca de 2.000km^2, con una longitud de 61km en su cauce principal y un total de 510km contados en 232 cursos mayores y menores. El cauce principal, un hábito meandriforme con alta sinuosidad, corre «encajonado», evidenciando una importante incisión vertical probablemente vinculada a un rápido descenso del nivel de base (Pereyra, 2004). Esta situación implica una baja capacidad de migración de los meandros y, por lo tanto, escasa erosión lateral actual. La red de drenaje posee un diseño subdendrítico, lo que indicaría cierto grado de control estructural, ocasionado por la presencia del basamento en subsuelo (Cratón del Río de La Plata). La densidad de drenaje es moderada a baja, lo que se condice con las características sedimentarias de los materiales aflorantes (básicamente el loess pampeano) y las condiciones bioclimáticas imperantes (principalmente vegetación de pradera herbácea).

En su tramo inferior, el río Matanza toma el nombre de Riachuelo, asociado a la muy baja pendiente en este tramo y a la interacción con el río de la Plata, destacándose su alta sinuosidad, aunque con el transcurso del tiempo fue rectificado en numerosos tramos.

En función de las diversas características y problemáticas que predominan en cada región, la Cuenca Matanza-Riachuelo ha sido subdividida conceptualmente en tres áreas: Cuenca Alta, Cuenca Media y Cuenca Baja. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires corresponde al área de la Cuenca Baja.

El Matanza-Riachuelo posee un caudal medio anual (en la estación Autopista) de 7,02m^3/seg y un caudal máximo de 1325m^3/seg, variando las cotas de la superficie del agua entre 1,43m y 6,16m. Este último valor correspondería a una inundación importante pero no extrema. Teniendo en cuenta las características del curso, planicie aluvial y nivel de terraza, esta altura del agua implica anegamientos de extensas zonas.

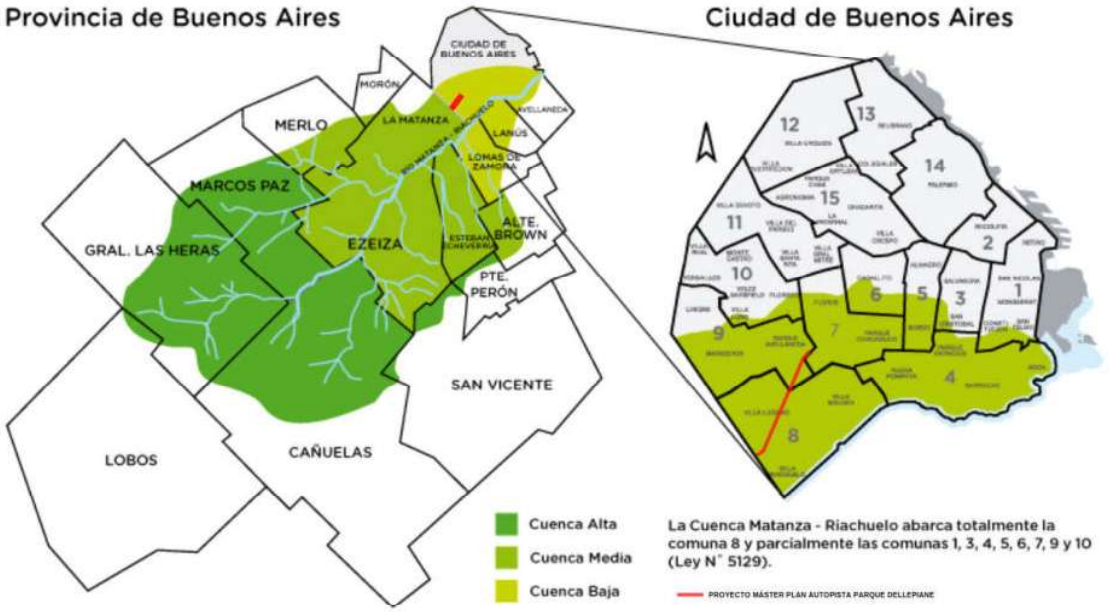


Figura 24. Cuenca Matanza-Riachuelo

Fuente: GCABA - https://buenosaires.gob.ar/agenciaambiental/politicas-y-estrategias-ambientales/riachuelo-y-acumar

En su recorrido recibe 18 tributarios principales, siendo el de mayor importancia dentro del territorio de la Ciudad de Buenos Aires el arroyo Cildáñez, en la zona de los barrios de Mataderos- Villa Lugano, cuyo curso se encuentra rectificado y parcialmente entubado.

La Cuenca Matanza-Riachuelo mantiene aún componentes biológicos propios del ecosistema originario a pesar de ser una unidad ambiental altamente impactada por las diversas actividades antrópicas de la región. Sufre una degradación histórica por la instalación sobre sus márgenes, desde el período colonial de saladeros, curtiembres, mataderos y graserías, hasta fines del siglo XX de industrias contaminantes, cuyos desechos fueron tirados al Riachuelo sin tratamiento. En 2006, dada la situación de deterioro ambiental de la cuenca, se crea la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo (ACUMAR) mediante la Ley N° 26.168, un ente autónomo, autárquico e interjurisdiccional, quedando la localización del Proyecto y el área en estudio bajo su órbita.

Arroyos

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con 11 cuencas que la atraviesan y que corresponden a los arroyos que actualmente se encuentran entubados, son los Arroyos Medrano, Vega, Radio Antiguo, White, Ugarteche, Boca-Barracas, Ochoa-Elía, Erézcano, Larrazábal-Escalada, Maldonado y Cildáñez. Sobre la cuenca de este último se asienta el Proyecto en estudio.

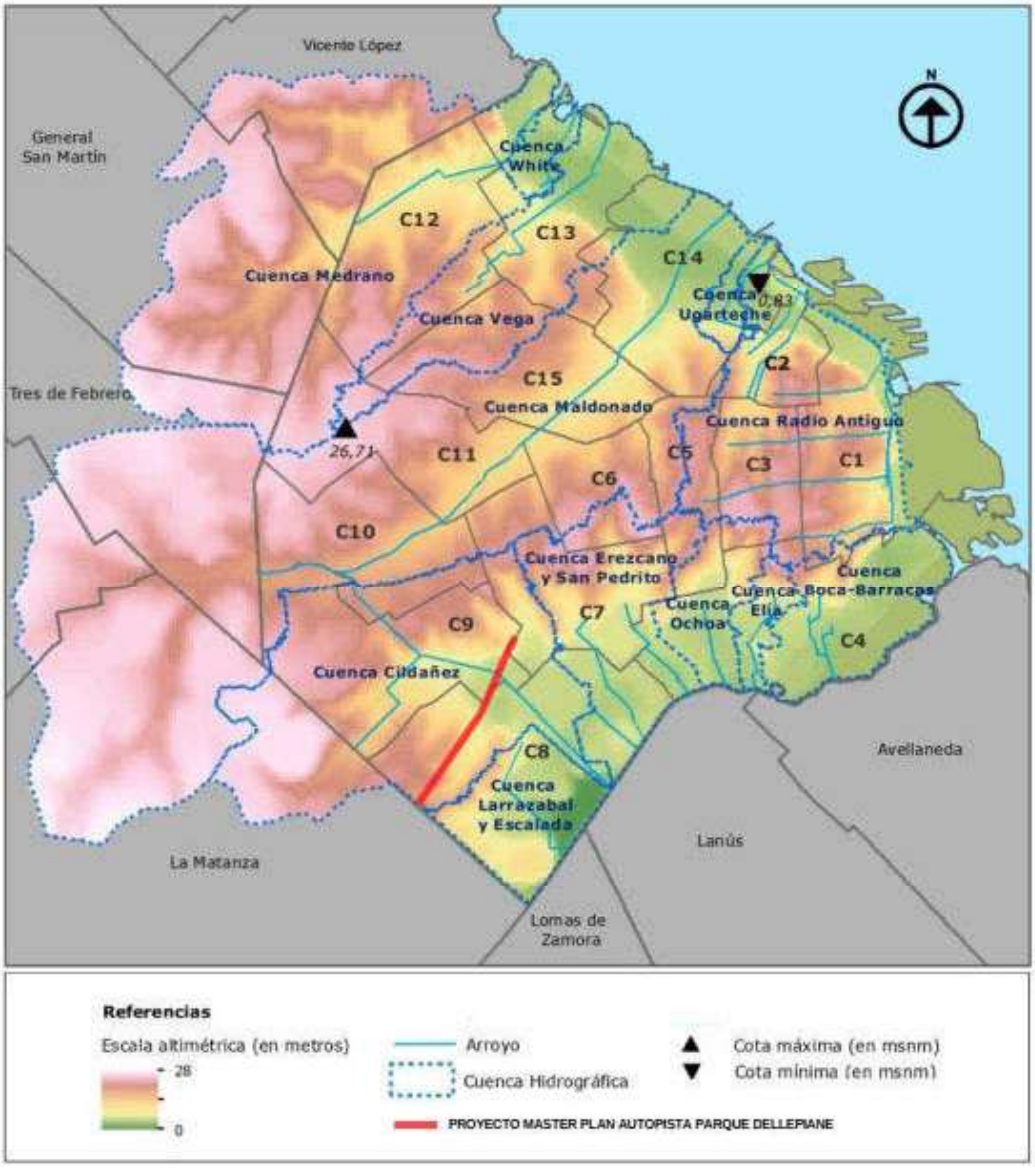


Figura 25. Relieve, Cuencas hidrográficas, Comunas. Ciudad de Buenos Aires

Fuente: GCABA - https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=137925

A medida que la ciudad se fue expandiendo, estos arroyos fueron sufriendo intensas modificaciones antrópicas, rectificaciones, canalizaciones y entubamientos, situación ésta en la que se encuentran en la actualidad en el total o en la mayoría de de sus respectivos cursos.

La Cuenca del Arroyo Cildáñez nace el Partido de La Matanza y pertenece a la Cuenca Matanza- Riachuelo, siendo el principal tributario que ésta recibe en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Este curso de agua formaba parte del "bañado de Flores", denominado así por su condición pantanosa e inundable. El bañado de Flores se ubicaba en las cercanías del actual Cementerio de Flores y atravesaba los barrios de Nueva Pompeya, Villa Soldati, Flores, Parque Avellaneda, Villa Lugano y Villa Riachuelo. Actualmente corre entubado bajo las calles Justo Antonio Suárez, Coronel Cárdenas, las avenidas Remedios, San Juan Bautista La Salle y Asturias y luego, también entubado, bajo el Parque Indoamericano y el Parque de la Ciudad. Al atravesar la Av. Coronel Roca ingresa en el Parque Julio A. Roca. Es digno de destacar el hecho que puede apreciarse el arroyo, canalizado pero descubierto, a lo largo de 850m próximos a su desembocadura en el Riachuelo, mientras su margen Sur forma parte de la Reserva Lago Lugano.

5.1.3.2. Recursos Hídricos Subterráneos

Las fuentes de agua subterránea corresponden a un conjunto de capas acuíferas interrelacionadas, portadoras originalmente de aguas de buena calidad.

Se diferenciaron tres grandes secciones/acuíferos o unidades hidrogeológicas apoyadas sobre el basamento impermeable:

Acuífero Epipuelche

Se trata de la sección superior, donde se distinguen dos niveles de acuíferos: uno de carácter freático que se encuentra a poca profundidad (de 3 a 4m) y sube o baja con las épocas de lluvia o de sequía (se trata de aguas de mala calidad debido a la contaminación química y bacteriológica), y otro de carácter semiconfinado que yace entre 10 y 30 m. de profundidad.

Acuífero Puelche

Se trata de la sección intermedia y se sitúa entre los 30 y 70 m de profundidad, con un espesor de entre 10 y 50 m, conteniendo un acuífero de buena calidad química y bacteriológica.

Subyace al Acuífero Epipuelche, separado por un nivel limoso de unos 5 m de espesor, de carácter acuitardo y que actúa como capa semiconfinante. El Acuífero Puelche está constituido por arenas de grano fino.

Hacia las áreas de descarga natural, las aguas se incrementan paulatinamente en sales solubles, limitando, en algunos casos, la explotación de agua de buena calidad.

Acuífero Hipopuelche

Se trata de la porción inferior, apoyada sobre el basamento y conformada por sedimentos continentales portadores de por lo menos 3 niveles de acuíferos. En general se sabe que contienen aguas con tenores salinos elevados.

Se trata de un acuífero poco estudiado, en razón de su prácticamente constante contenido salino elevado (2.500 a 4.000 ppm de sólidos totales disueltos, en general), bastante más alto que las aguas generalmente dulces del Acuífero Puelche. Está constituido por arenas medianas gris a gris verdosas. Sus aguas se clasifican de cloruradas sódicas a cloruradas sulfatadas sódicas.

5.1.3.3. Inundaciones y Anegamientos

Son diversos los factores que contribuyen a que inundaciones y anegamientos se produzcan en la región en la que se ubica la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pudiéndose agrupar éstos en naturales y antrópicos.

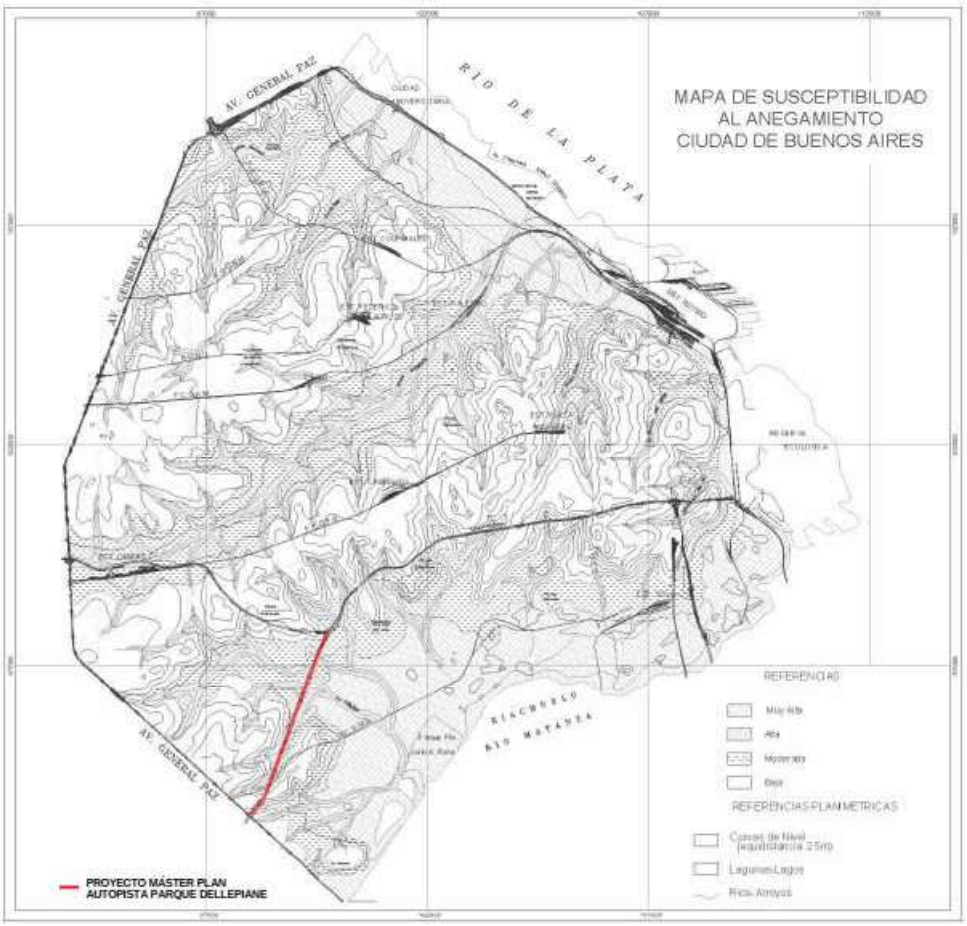


Figura 26. Mapa de susceptibilidad al anegamiento. Ciudad de Buenos Aires.
Fuente: Pereyra, 2004

Entre los factores naturales se consideran los climáticos (precipitaciones de gran intensidad y/o persistentes; el fenómeno de las sudestadas que impiden el drenaje natural de los cursos de agua que desembocan en el Río de la Plata, influyendo en su desborde) y los físicos (red de drenaje poco integrada; presencia de bajos anegables o bañados; suelos poco permeables; capa freática alta)

Por su parte, los factores antrópicos remiten al avance de la urbanización sobre el territorio: la modificación de la red de drenaje a partir de la rectificación y entubado de los arroyos que lo surcan y el consecuente el incremento del nivel freático libre; la remoción de la cubierta vegetal y la impermeabilización del suelo con la consecuente impedimento para la recarga del acuífero; la creación de barreras artificiales por rellenos que pueden dificultar el drenaje natural.

De acuerdo al mapa que muestra la figura anterior, el área del Proyecto en estudio se corresponde con zonas indicadas como de alta, media y baja susceptibilidad al anegamiento, fundamentalmente debido a que se extiende en la Cuenca del arroyo Cildáñez. Por lo tanto, el factor drenajes superficiales deberá ser considerado en los efectos que pudieran producirse, durante sus etapas de construcción y operación.

5.1.4. Aire

5.1.4.1. Contaminación por emisiones gaseosas

Distintas fuentes de información indican que la contaminación atmosférica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se debe principalmente a las fuentes móviles, cuantitativamente cada vez más numerosas, y, en segundo lugar, a las fuentes fijas. Dentro del primer grupo, la principal fuente contaminante son los vehículos automotores y entre las fuentes fijas puede mencionarse a las varias centrales termoeléctricas radicadas en el área portuaria y la actividad industrial capaz de producir emisiones gaseosas contaminantes.

Con el objeto de medir distintos contaminantes en el aire para conocer su calidad y así cumplir con los requisitos de la Ley CABA Nº1356, la Ciudad de Buenos Aires cuenta con una Red de Monitoreo Atmosférico, actualmente, formada por 3[13] unidades de tipo EPA, ubicadas cada una en lugares estratégicos a fin de ser lo más representativos posibles de la Contaminación de la Ciudad: Estación Córdoba (Av. Córdoba y Rodríguez Peña), releva datos de una zona residencial-comercial con flujo vehicular alto; Estación Parque Centenario (Ramos Mejía al 800 - Parque Centenario), representativa de una zona residencial-comercial con flujo vehicular medio y próxima a un espacio verde; y Estación La Boca (Av. Brasil al 100), arroja datos de una zona residencial-industrial con flujo vehicular medio-bajo, ubicada en una Cuenca hídrica Matanza-Riachuelo.

[13] Hasta julio del año 2019 funcionó también la Estación CIFA, ubicada en Paseo Islas Malvinas S/N, entre Av. Escalada y Av. Castañares - Villa Soldati, próxima al Parque Indoamericano, próxima al área del Proyecto.

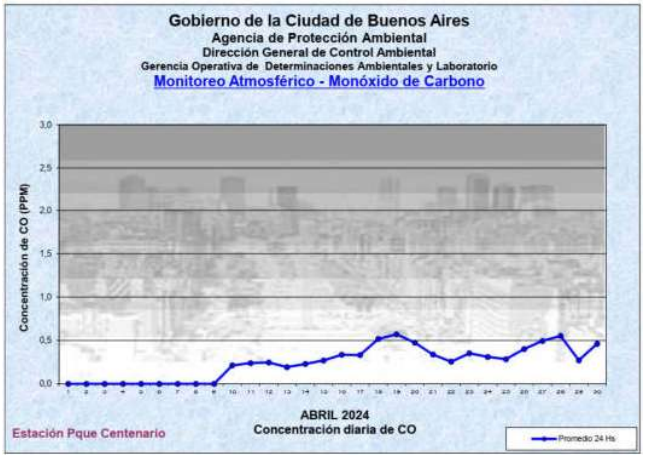
Cada estación es una especie de laboratorio de captura y análisis de muestras de contaminantes presentes en el aire. Se caracteriza por utilizar métodos estandarizados de referencia o alternativo equivalente, para cada contaminante evaluado, aconsejados por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Agencia de Protección Ambiental de EEUU (EPA-EU), entre otros.

Dependiendo de la estación, los contaminantes que se monitorean son: monóxido de carbono (CO), monóxido y dióxido de nitrógeno (NO- NO2 - NOx), material particulado (PM10) y variables atmosféricas (velocidad y dirección de viento, temperatura y presión atmosférica).

Estas estaciones poseen equipamiento que opera en forma permanente y continua (las 24 hs de los 365 días) a fin de generar información confiable, comparable y representativa, para su aplicación en la estrategia local de protección de la salud y el ambiente. Los datos recabados son enviados a un centro de cómputos en el Centro de Información y Formación Ambiental (CIFA), en el cual se procesa, se valida y se publica la información en forma diaria. De allí también parten los reportes de alarmas en caso que la concentración no sea la adecuada.

Hasta julio del año 2019 funcionó también la Estación CIFA, emplazada en el Centro de Información y Formación Ambiental (CIFA), sito en Paseo Islas Malvinas S/N, entre Av. Escalada y Av. Castañares - Villa Soldati, lindante al *AII* del Proyecto, en un área residencial-comercial con flujo vehicular bajo y muy escasa incidencia de fuentes fijas. Los últimos registros de obtenidos para ese año, indicaron valores de CO, NO, NO2, NOx y PM10 dentro de los parámetros admisibles.

De las estaciones en funcionamiento, la Estación Parque Centenario resulta la más próxima al área del Proyecto. A continuación se incluyen las últimas tablas publicadas por la Agencia de Protección Ambiental - APRA, en las que se observa el registro de valores para los contaminantes monitoreados, CO, NO, NO2, NOx y PM10, dentro de los límites admisibles.



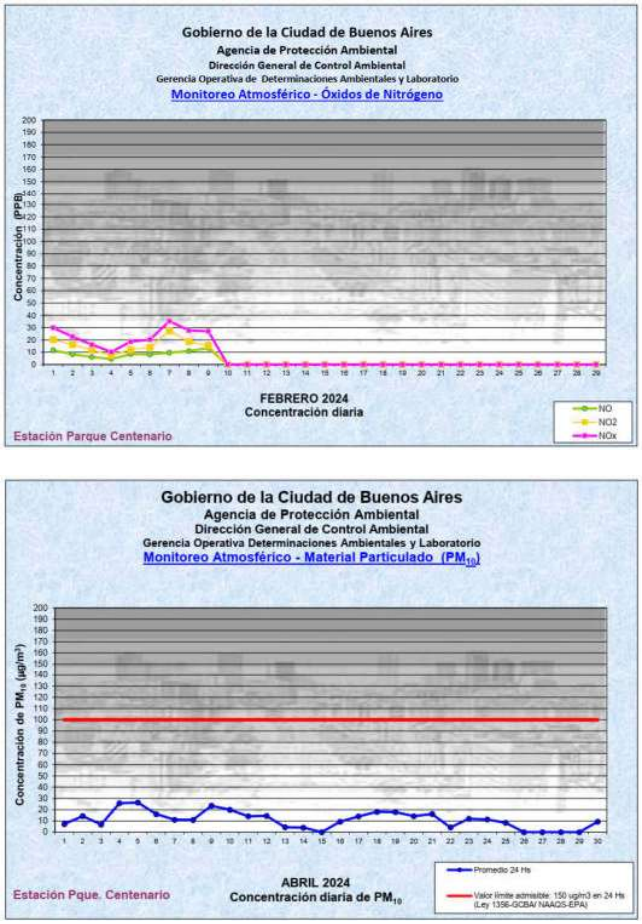


Figura 27. Monitoreo Atmosférico. Ciudad de Buenos Aires

Fuente: GCABA - APRA - DGCONTA. https://buenosaires.gob.ar/calidad-del-aire/estacion-parque-centenario

5.1.4.2. Contaminación Sonora

Las principales fuentes de ruido urbano son el tránsito automotor, ferroviario y aéreo, las obras en construcción, públicas o privadas, los eventos deportivos y culturales, y la trascendencia de ruido proveniente de locales comerciales, con música, discotecas, lugares de esparcimiento, entre otros.

A través del Programa de Evaluación Permanente del Ruido, el Gobierno de la Ciudad presentó los resultados obtenidos en el año 2010, por el período de 10 meses de mediciones de ruido, las mediciones se realizaron mediante las estaciones denominadas Torres de Monitoreo Inteligente (TMI).

El informe de la OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) recomienda para el período día 65 +/-5 dB LAeq y para el período nocturno, 55/60 dB LAeq, mientras que, el informe "Guía para el ruido Urbano"

(en base al informe "Community Noise"); Ginebra, Abril 1999; presenta valores mucho más exigentes, y considera 55 dB LAeq, en el exterior de una vivienda, como un ruido gravemente molesto durante el día. Considera además que 45 dB LAeq de nivel sonoro por la noche en el exterior de los dormitorios, producen trastornos en el sueño.

Por otro lado, en junio de 2007, las inspecciones realizadas en la Ciudad demostraron que el 44% del transporte colectivo de pasajeros supera ampliamente el límite establecido por las normas vigentes. Además de relacionarse con las características del flujo vehicular en su conjunto, la contaminación sonora responde a otros factores del tránsito como el tipo de vehículo, la clase de pavimento y las prácticas de conducción . Los datos oficiales más recientes (Septiembre 2008), obtenidos a partir de la encuesta realizada en el marco de la "Campaña de Concientización para el Control de la Contaminación Acústica" indican que las dos principales fuentes emisoras identificadas continúan siendo: el tránsito en general, en primer lugar y el transporte público de pasajeros, en segundo.

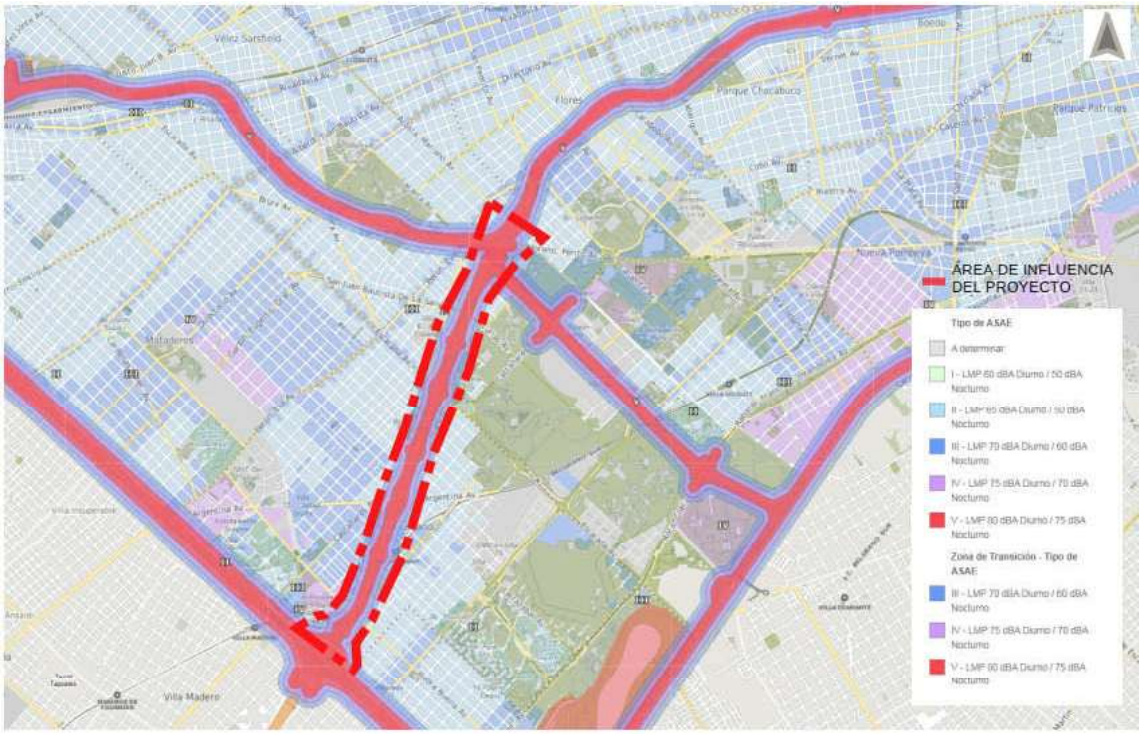


Figura 28. Mapa de Áreas de Sensibilidad Acústica Exterior - ASAE. Área del Proyecto
Fuente. GCABA - Mapa Interactivo de la Ciudad de Buenos Aires

De acuerdo a la Ley CABA Nº 1540 y normativa complementaria[14], el Área de Influencia del Proyecto corresponde al Área de Sensibilidad Acústica – ASAE IV,

[14] Decreto Reglamentario 740-GCBA-07 y Resolución 2019-177-GCABA-APRA

donde el LMP (Límite Máximo Permitido) es de 75 dBA Diurno y 70 dBA Nocturno, mientas que el Área Efectiva del Proyecto corresponde al ASAE V, con LMP de 80 dBA Diurno y 75 dBA Nocturno.

Línea de Base Acústica en el área del Proyecto

Para conocer con precisión la situación acústica en el área de Proyecto, se han realizado mediciones acordes a los procedimientos establecidos por la Ley CABA Nº 1540 y Decreto 740/07.

Los puntos elegidos se ubicaron a lo largo de la traza del Proyecto, coincidiendo con aquellos que podrán ser los de mayor compromiso durante la etapa de operación del Proyecto.

Las mediciones específicas para el área de Proyecto, pueden hallarse en el Informe de Evaluación de Impacto Acústico - IEIA realizado ad hoc y que constituye un Anexo del presente estudio. Los resultados obtenidos se ubican dentro de los estándares admitidos por las ASAE correspondientes. En este sentido, dicho Informe Técnico indica en cuanto a la contaminación sonora actual: " *Los niveles sonoros publicados por el GCBA, no permiten visualizar la propagación por fuera de los ejes viales, pero los niveles generales encuentran coincidencia con las mediciones y las simulaciones presentadas en este documento. Asimismo se destaca que los frentes de parcela hacia la autopista presentan niveles cercanos a los 75 dBA, similares a las avenidas de la Ciudad*."
Ver Anexo 13 - Informe de Evaluación de Impacto Acústico

5.2. MEDIO NATURAL

5.2.1. Vegetación

El territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires corresponde a la ecorregión del pastizal pampepano, caracterizada por ser una planicie vasta de grandes distancias con paisajes planos o de leves ondulaciones. Los suelos son de pradera con altos contenidos de materia orgánica. La flora presente en esta zona está mayormente compuesta por pastizal de pasto salado, hierbas y herbáceas, fundamentalmente flechillares y cortaderales.

El Pastizal Pampeano sufrió grandes cambios a lo largo del tiempo y la Ciudad fue creciendo a partir de una fuerte modificación del ambiente natural en pos de dar paso al ambiente urbano que se tradujo en la introducción masiva de especies exóticas que conforman la vegetación y en particular el arbolado urbano.

En el *AII,* el arbolado público se ubica en alineamientos continuos sobre las veredas. Las especies presentes son: Tilo, Arce, Palo Borracho, Jacarandá, Fresno Americano, Ligustro, Ciprés, Ficus, Palto, Álamo, Crespón, Liquidambar, Eucaliptus, Robinia, Guarán amarillo, Lapacho Rosado, Tilo y Ceibo.

En cuanto al *AID* al arbolado público se ubica, con un ritmo irregular y discontinuo, sobre los espacios verdes existente entre la Autopista Dellepiane y

la colectora, con presencia de las siguientes especies: Eucaliptus, Morera Blanca, Álamo de Italia, Paraíso, Jacarandá, Pino, Álamo, Lapacho amarillo, Casuarina, Ceibo, Palo Borracho rosado, Robinia, Tipa Blanca, Fresno Europeo, Morus, Fresno Americano, Acacia de Constantinopla, Acacia, Álamo negro del Canadá, Álamo plateado, Palto, Ombú, Árbol del pomelo, Ciprés, Limpiatubos, Roble sedoso, Eucaliptus y Ficus.

De acuerdo al Censo de Arbolado 2018 publicado por el GCABA, para esa fecha se contaban cerca de 5.000 los ejemplares registrados en el total del área en estudio (*AEP* y sus áreas de influencia *AID* y *AII*).

Ver Anexo 11 - Afectación de Árboles - Relevamiento preliminar

5.2.2. Fauna

La fauna original de la ecorregión pampeana incluye zorrino, vizcacha, liebre, zorro, comadreja, chimango y lechuza. Como se comentó respecto de la flora, también en este caso, la acción del hombre afectó en este territorio las distintas especies nativas fueron expulsadas a partir de la modificación de su hábitat natural.

Actualmente, en el ecosistema urbano de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires prevalece la avifauna, de la que se estiman alrededor de 270 especies de aves silvestres, de las cuales son las más comunes unas 30 a 40 las especies mejor adaptadas para habitar ambientes modificados, cerca del hombre, y por lo general en sitios arbolados. Las predominantes son: horneros, benteveos, calandrias, gorriones, palomas y cotorras.

Otras especies que habitan en el medio están asociadas a las actividades urbanas son los roedores, llamados comensales o domésticos, representados por la rata negra, la laucha urbana y la rata parda.

Completan la fauna urbana los arácnidos, lagartijas, cucarachas, avispas, murciélagos y mosquitos.

5.3. MEDIO SOCIOECONÓMICO

5.3.1. Población

El *AEP* atraviesa los barrios de Villa Lugano, Parque Avellaneda y constituye el límite entre este último y el de Flores, en un corto tramo al Norte de su extensión. Respectivamente, estos barrios integran la Comuna 8, Comuna 9 y Comuna 7[15].

[15] Comuna 8, integrada por los barrios de Villa Soldati, Villa Riachuelo y Villa Lugano / Comuna 9, integrada por los barrios de Liniers, mataderos y Parque Avellaneda / Comuna 7, integrada por los barros de Flores y Parque Chacabuco.

De acuerdo a lo publicado por el INDEC, los resultados definitivos del Censo de Población y Vivienda 2022[16], registrados para toda la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en forma discriminada para estas comunas son los siguientes:

COMUNA	POBLACIÓN TOTAL	SUPERFICIE Km²	DENSIDAD POBLACIONAL hab/km²
Total CABA	3.121.707	204,02	15.301
Comuna 7	215.896	12,43	17.372
Comuna 8	204.367	22,29	9.168
Comuna 9	169.063	16,51	10.243

Datos de Población y Densidad Poblacional

Fuente: Elaboración propia en base a Datos INDEC

Comparativamente con el resto de la Ciudad, estos datos muestran que las Comunas 8 y 9, aunque superadas por la Comuna 7, se encuentran entre las menos pobladas y de menor densidad poblacional (hab/km^2) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mientras que los datos provisto por la misma fuente indican que la Comuna 13 (barrios de Núñez, Belgrano y Colegiales), con 264.385 habitantes distribuidos en una superficie de 14,7km^2 resulta la más poblada con una densidad de 18.045 hab/km².

Respecto de la densidad de población en el *Área de Influencia del Proyecto,* se elaboró un mapa con la densidad poblacional de acuerdo a los datos desagregados disponibles publicados en capas georreferenciadas por radio por el INDEC para el Censo de Población y Vivienda 2010, cuyos valores totales registran las variaciones respecto del Censo 2022 indicadas en la tabla a continuación.

COMUNA	Población			Densidad		Variación relativa (%)
	2010	2022	Variación absoluta	2010	2022	
Total CABA	2.890.151	3.121.707	231.556	14.166	15.301	8,0
Comuna 7	220.591	215.896	-4.695	17.747	17.372	-2,1
Comuna 8	187.237	204.367	17.130	8.400	9.168	9,1
Comuna 9	161.797	169.063	7.266	9.800	10.243	4,5

Datos Comparativos 2010-2022 de Población y Densidad Poblacional

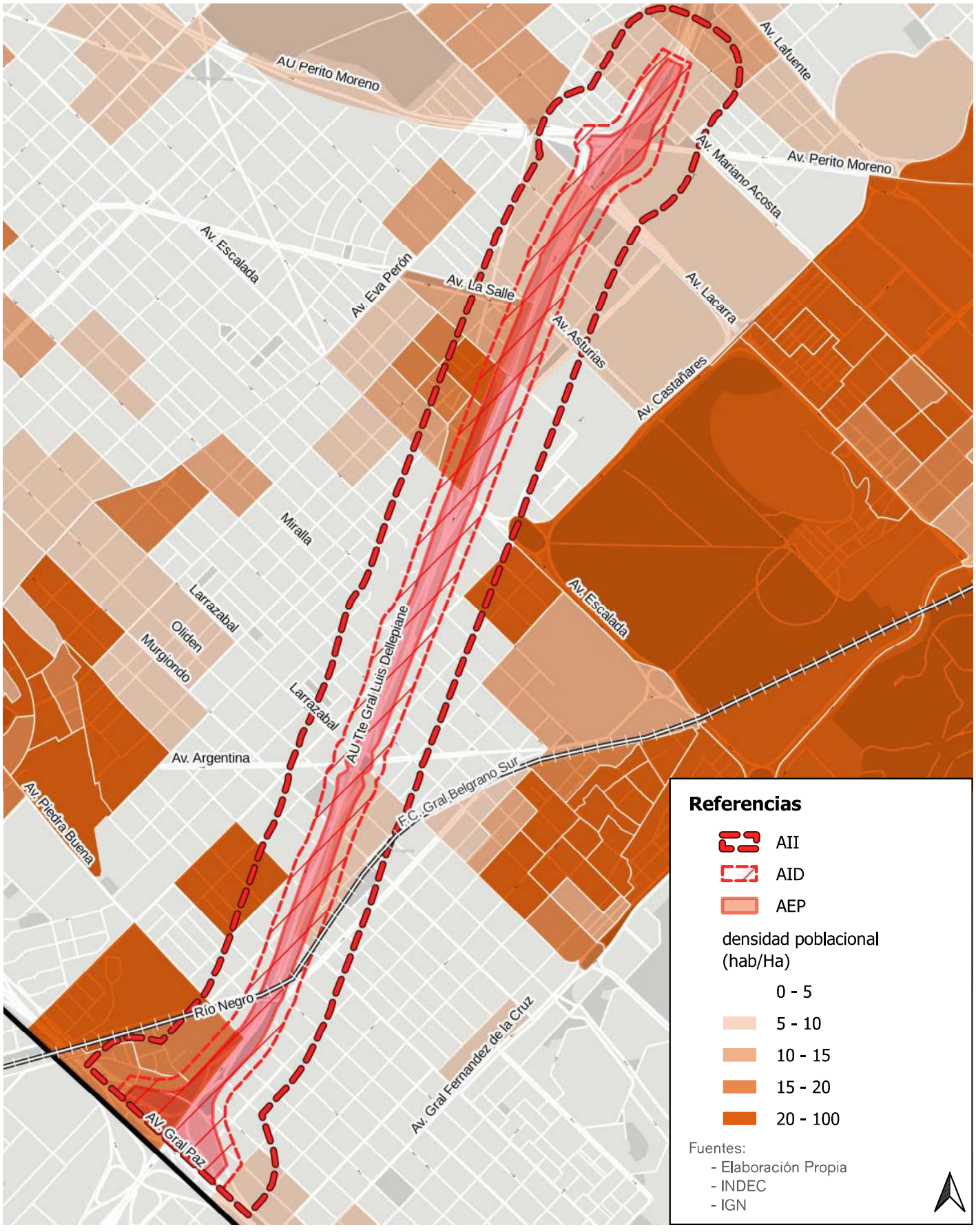
Fuente: Elaboración propia en base a Datos INDEC - - Censo Población y Vivienda 2022

Ver en página a continuación:

Mapa 2. Densidad Poblacional en el *AII*

Según la información volcada en el mapa, este sector de la Ciudad se caracteriza por una baja densidad predominante (hasta 400 hab/Ha) coincidente con las zonas de uso residencial, industrial y de esparcimiento mientras que se registran

[16] Publicación WEB https://censo.gob.ar/index.php/datos_definitivos/



TR e CC S.A. consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Mapa: 2	Densidad Poblacional en el AII	Página 83 de 154	julio 2024	escala 1:20.000

algunas áreas de alta densidad (entre 400 y 1600 hab/Ha) circunscriptas a barrios carenciados y a conjuntos habitacionales.

A continuación se aportan los datos surgidos también del Censo nacional de Población y Vivienda 2022 referidos a: sexo registrado al nacer, condiciones habitacionales, condición de asistencia escolar y características económicas para el total de la población de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de cada una de las Comunas involucradas por el Proyecto.

COMUNA	POBLACIÓN TOTAL	SEXO REGISTRADO AL NACER		EDAD MEDIANA
		Femenino	Masculino	
Total CABA	3.121.707	1.681.834	1.439.873	39
Comuna 7	215.896	115.657	100.239	40
Comuna 8	204.367	107.182	97.185	32
Comuna 9	169.063	86.259	79.804	39

Datos de Población por Sexo y Edad mediana

Fuente: Elaboración propia en base a Datos INDEC - Censo Población y Vivienda 2022

En las Comunas 7, 8 y9 se registra una mayor cantidad de población de sexo femenino registrado al nacer, manteniendo un diferencia en una proporción similar a la registrada para el total de la jurisdicción de la Ciudad de Autónoma de Buenos Aires. En cuanto a la condición etárea, la *edad mediana*[17] de la población, si bien es similar para las tres comunas, en la Comuna 8 se la advierte en una edad más temprana.

COMUNA	POBLACIÓN TOTAL	CONDICIONES HABITACIONALES			
		Población en viviendas particulares	Con provisión de agua de red pública	Con conexión a cloaca	Con conexión a red de gas
Total CABA	3.121.707	3.095.454	3.124.017	3.049.672	2.422.422
Comuna 7	215.896	213.262	209.087	210.306	175.853
Comuna 8	204.367	203.888	190.818	195.783	110.329
Comuna 9	169.063	167.908	165.427	165.055	138.259

Datos de Condiciones Habitacionales por Población

Fuente: Elaboración propia en base a Datos INDEC - Censo Población y Vivienda 2022

Los datos registrados indican que, al igual que para la Ciudad de Autónoma de Buenos Aires, en muy alta proporción la población de las Comunas 7, 8 y 9 se aloja en viviendas particulares abastecidas por los servicios básicos de agua, cloaca, siendo la provisión de gas por red la de menor alcance.

[17] Edad mediana: Es la edad central que divide a la población, ordenada por edades de menor a mayor, en dos grupos numéricamente iguales. Fuente: INDEC, Censo de Población y Vivienda 2022, Indicadores Demográficos.

COMUNA	POBLACIÓN TOTAL	CONDICIÓN DE ASISTENCIA ESCOLAR			
		Población en viviendas particulares	Población que asiste	Población que no asiste pero asistió	Población que nunca asistió
Total CABA	3.121.707	3.095.454	991.247	2.008.345	95.862
Comuna 7	215.896	213.262	67.804	138.237	7.221
Comuna 8	204.367	203.888	76.545	117.328	10.015
Comuna 9	169.063	167.908	52.678	109.464	5.766

Datos de Condiciones de Asistencia Escolar por Población

Fuente: Elaboración propia en base a Datos INDEC - Censo Población y Vivienda 2022

En cuanto a la asistencia escolar de la población, los datos registrados indican que proporcionalmente respecto de la cantidad de población total da cada una de las tres comunas, Comuna 7 es la de mayor población escolarizada. mientras que la Comuna 8, registra la mayor cantidad de población que nunca asistió.

COMUNA	POBLACIÓN TOTAL	CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA				
		Población económicamente activa de más de 14 años	Ocupados		Desocupados	
			Femenino	Masculino	Femenino	Masculino
Total CABA	3.121.707	1.814.325	833.196	845.587	77.056	58.486
Comuna 7	215.896	121.387	54.696	57.125	5.383	4.183
Comuna 8	204.367	106.409	45.201	50.219	6.426	4.563
Comuna 9	169.063	92.265	39.647	44.683	4.481	3.454

Datos de Características de Población Económicamente Activa

Fuente: Elaboración propia en base a Datos INDEC - Censo Población y Vivienda 2022

De acuerdo a lo registrado por el Censo de Población y Vivienda 2022, las tres comunas mantienen una proporción similar, aprox. un 50%, de población económicamente activa respecto de la población total, y también en cuanto a los ocupados y desocupados, representando estos últimos algo menos del 10% de la población económicamente activa.

5.3.2. Red Vial

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), desde el punto de vista de la infraestructura vial, está compuesta por diversas vías de carácter urbano y en algunos casos rural dentro de la Provincia de Buenos Aires, tanto de Jurisdicción Nacional, Provincial, o Municipal y por la red urbana de la Ciudad de Buenos Aires. La longitud aproximada de la red es de 25.000 km.

Si se consideran dentro de la Red las vías de mayor jerarquía o calidad de diseño geométrico y volúmenes de tránsito (viajes regionales) puede identificarse una estructura de tres anillos concéntricos de circunvalación; y cuatro vías radiales de penetración que conforman la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires. La estructura anular está conformada por la Av. General Paz - Acceso Sudeste (Ruta

Nacional A001); la Ruta Provincial 4 (Camino de Cintura); y la Ruta Provincial 6. La estructura de penetración está conformada por el Acceso Norte (Ruta Nacional 9) y sus tres ramales: Campana (RN9), Pilar (RN8), y Tigre (RNA03); el Acceso Oeste (Ruta Nacional 7); Autopista Ricchieri (Ruta Nacional A002) y su prolongación Autopista Ezeiza - Cañuelas (Ruta Nacional 205); y la Autopista Buenos Aires - La Plata (Ruta Nacional 1).

Dentro de los límites dados por esta red de autopistas aparece la Red Primaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), que se compone básicamente de rutas nacionales y rutas provinciales.

En ese sentido, se puede identificar una Red Regional cuyo objeto es vincular los distintos municipios involucrados entre sí y con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, considerada ésta como un gran centro de atracción y generador de tránsito. La Red Regional está conformada básicamente por las trazas de las Rutas Nacionales (o en algunos casos ex rutas nacionales), rutas provinciales, y vías que conectan a éstas entre sí.

La Red Arterial de la Ciudad de Buenos Aires está conformada al igual que la ya comentada del AMBA, por arterias anulares y radiales, cuyo fin es penetrar en el centro de la Ciudad de Buenos Aires.

El *AEP*, conformada por la Autopista Tte. Gral. Luis Dellepiane, jerarquizada como Vía Troncal de tres carriles por sentido, es una autopista que continúa la Autopista Ricchieri y también conecta la Av. Gral. Paz, que constituye el anillo de circunvalación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con las AU 25 de Mayo, Perito Moreno y Héctor J. Cámpora, que se desarrollan dentro de los límites de la Ciudad.

Tanto la AU Dellepiane como sus colectoras, forman parte de la red de tránsito pesado de la CABA. A su vez, ésta recibe vías distribuidoras principales como la Av. Piedrabuena, la Av. Argentina y el tramo SE de la Av. Escalada, todas pertenecientes a la red de tránsito pesado de la Ciudad.

La calle Larrazábal y la Av. Argentina también interceptan a la AU Dellepiane y pertenecen a la red de tránsito pesado.

Entre las vías categorizadas como distribuidoras complementarias, se encuentran las calles Cañada de Gómez, Oliden, Murguiondo, lado SE de Larrazábal, Miralla, Av. Riestra y Lisandro de la Torre.

De acuerdo a lo publicado por el GCABA, La jerarquización de la red es la siguiente:

Red Vial Troncal

- Autopista Tte. Gral. Luis Dellepiane
- Av. Gral Paz

Vías de distribución principal

- Av. Escalada
- Av. Piedrabuena

Vías de distribución complementaria

Calles Murguiondo, Oliden, Larrazábal, Miralla, Av. Lisandro de la Torre, Av. Riestra y Cañada de Gómez.

Vías de distribución terciaria

El resto de las vialidades del área.

Ver en página a continuación:

Mapa 3. Red Vial

5.3.3. Transporte

Desde los aspectos que hacen a la movilidad, la infraestructura de transporte en las Comunas 7, 8 y 9 está abastecida por varias modalidades ya que cuentan con ferrocarril, premetro, autopistas y grandes avenidas que permiten un tráfico fluido, así como la presencia de varias líneas de Autotransporte Público de Pasajeros (APP) que atraviesan la zona en distintas direcciones.

No obstante, la modalidad de transporte dominante es el colectivo (APP). Estas comunas la Comuna cuenta con numerosas líneas que las recorren y comunican con otros barrios, con el centro de la Ciudad y con la Provincia de Buenos Aires.

Las líneas de colectivos que circulan por las colectoras de la Autopista Dellepiane son las siguientes:

Línea 56 - Retiro (CABA) / Ciudad Evita (Partido de La Matanza)

Línea 86 - La Boca (CABA) / González Catán (Partido de La Matanza)

Línea 88 - San Cristóbal (CABA) / Cañuelas (Partido de Cañuelas)

Línea 96 - Constitución (CABA) / Virrey del Pino (Partido de La Matanza)

Línea 165 - Balvanera (CABA) / Burzaco (Partido de Almirante Brown)

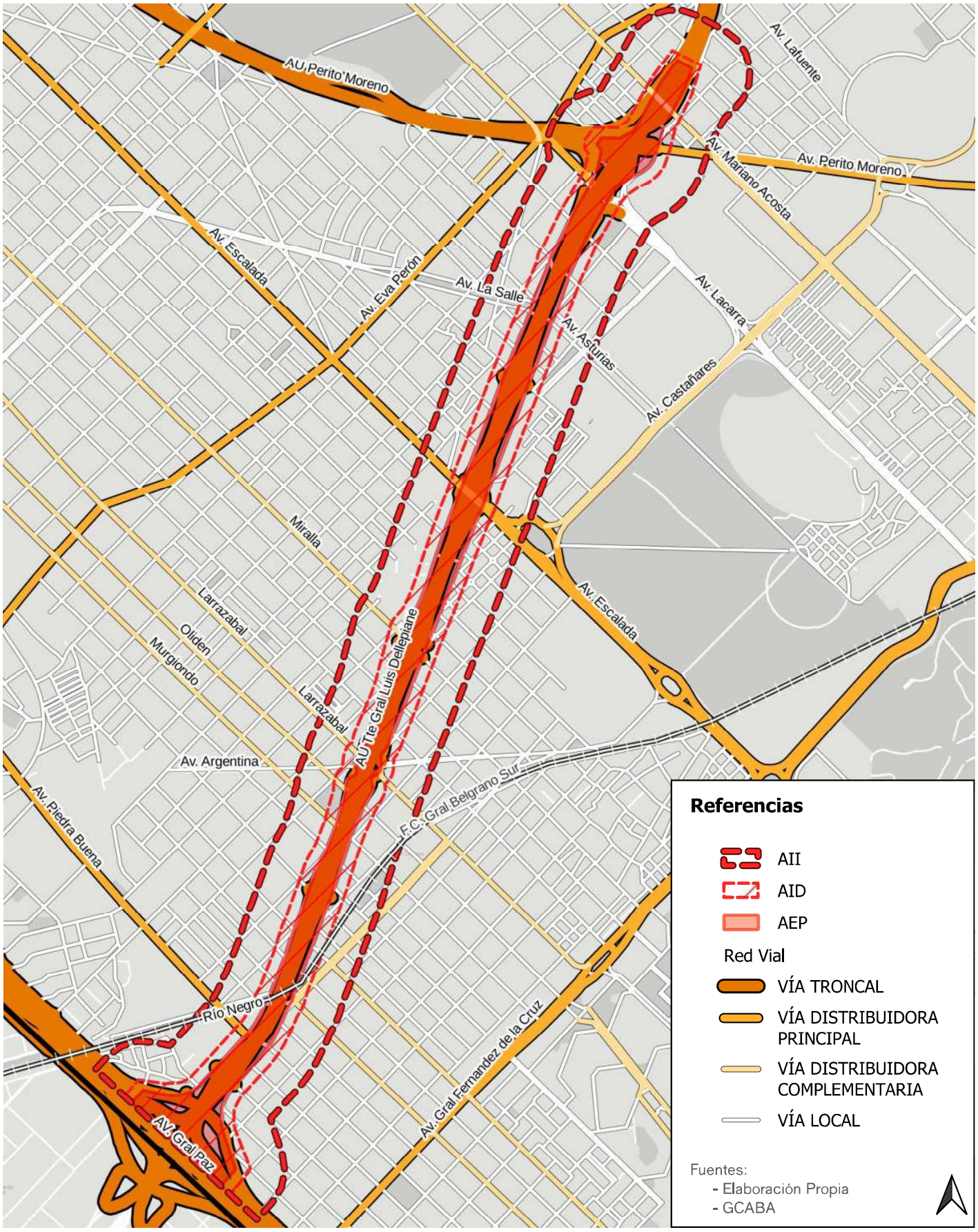
Línea 180 - Retiro (CABA) / González Catán (Partido de La Matanza)

Linea 193 - Nueva Pompeya (CABA) / Gregorio de Laferrere (Partido de La Matanza)

Respecto del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros, en el *AII* se ubica la Estación Villa Lugano del FFCC Gral. Belgrano Sur, ubicada en el barrio homónimo, con frente a la intersección de las calles Somellera y Leguizamón. Con 65km de extensión, 30 estaciones en su recorrido, y distintos servicios esta línea une la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Estación Sáenz) con los partidos de La Matanza, Merlo y Marcos Paz del Sur y Sudoeste del Conurbano.

5.3.4. Infraestructura existente

El servicio de distribución de gas natural funciona en toda el área a cargo de la empresa Metrogas. En cuanto al suministro de energía eléctrica, el territorio estudiado es abastecido por la empresa Edesur S.A. y la operación del servicio de



TR S.A. CC consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Mapa: 3	Red Vial	Página 88 de 154	Julio 2024	escala 1:20.000

toma y distribución de agua potable y de conducción de efluentes cloacales se encuentra a cargo de la empresa AySA.

El territorio de las Comunas 9 y 7 está servido con redes de provisión de agua, cloaca, electricidad y gas, todas ellas prestadas por las mencionadas empresas.

En la Comuna 8 se identifican situaciones diversas, por un lado, el área urbana consolidada, donde el abastecimiento de los servicios por red alcanza a todos los hogares y, por otro lado, las áreas donde la disponibilidad de infraestructura urbana dentro de los parámetros porteños alcanza su valor más bajo, por la históricamente precaria urbanización de la zona. En el caso de los barrios de emergencia, éstos cuentan con condiciones deficitarias, donde el servicio público de abastecimiento de agua es parcial, de la misma manera que el cloacal, donde se identifica la presencia de desagües cloacales aunque con tramos conectados a los desagües pluviales y/o salidas de cañerías a cordón cuneta e, incluso, cámaras cloacales en vereda.

Con respecto a la instalación eléctrica, también hay presencia del servicio en los barrios pero de manera informal, discontinua y con riesgo eléctrico dado por las irregularidades en tendidos y conexiones.[18]

5.3.5. Actividades en el área

5.3.5.1. Uso del suelo

La actividad comercial de la Comuna 8 se concentra en dos grandes ejes: el primero de ellos se encuentra sobre la calle Murguiondo y la Avenida Riestra, en torno a la estación de Villa Lugano. La otra arteria comercial se ubica sobre la calle Chilavert, en el barrio de Villa Riachuelo. En Av. Gral. Paz y Av. Rivadavia (Estación Liniers del FFCC Gral. Sarmiento) se desarrolla el trasbordo intermodal de transporte de pasajeros de escala urbana con un centro comercial de gran Otro de los centros comerciales de la Comuna está ubicado sobre la Av. Juan B. Alberdi, en el barrio de Mataderos.

En el Barrio de Parque Avellaneda, Comuna 9, no se verifica la presencia de un centro comercial y de servicios de la misma importancia, estando la identidad barrial más vinculada al Parque que le da nombre y a los edificios y lugares históricos que éste contiene.

El Barrio de Flores, concentra la mayor actividad comercial de la Comuna 7, con un gran centro comercial en los alrededores de la plaza y la parroquia homónimas, linderas a la Estación Flores del FFCC Gral. Sarmiento.

En el *AII* prevalece el uso mixto residencial - comercial, representado por viviendas uni y multifamiliares y por comercios de escala barrial.

El uso residencial está representado mayoritariamente por viviendas unifamiliares o del tipo PH de hasta 2 plantas. En general, se trata de

[18] Fuente: Defensoría del Pueblo de la Ciudad. Informe Monitor de Servicios Públicos en Villas. Año 2019

construcciones en buen estado o con alguna necesidad de actualización en el mantenimiento. Cabe mencionar el sector circunscripto por las calles Colectora Norte, Mozart Echandía y Homero, conocido como Barrio Cildáñez, cuyas viviendas de carácter precario cuando se lo conoció como Villa 6, se fueron modificando a lo largo de los años a partir de un proceso de mejoras autogestionadas y con la construcción de un conjunto de viviendas multifamiliares y establecimiento educativo.

También, a la vera de a Autopista, se localizan otros conjuntos habitacionales compuestos cada uno por varios edificios multifamiliares en altura (entre 10 y 14 pisos), con implantación sobre áreas libres comunes:

Bº Juan José Nagera (Colectora Sur - Mozart -Saraza - Av. Escalada)

Bº Cardenal Samoré (Colectora Sur - Av. Escalada - Av. Castañares)

Bº Copello (Colectora Norte - Miralla - Santander - Basualdo)

Bº J. J. Castro (Colectora Norte - Basualdo- Álvarez - Av. Escalada)

Sobre las colectoras Norte y Sur de la AU Dellepiane, se identifican actividades de servicio y comerciales asociadas a la jerarquía de la vialidad troncal, como estaciones de servicio, concesionarias de vehículos, talleres mecánicos, lavaderos de coches, restaurantes, remiserías, entre otros.

Ver en página a continuación:

Mapa 4. Uso del Suelo y Equipamiento

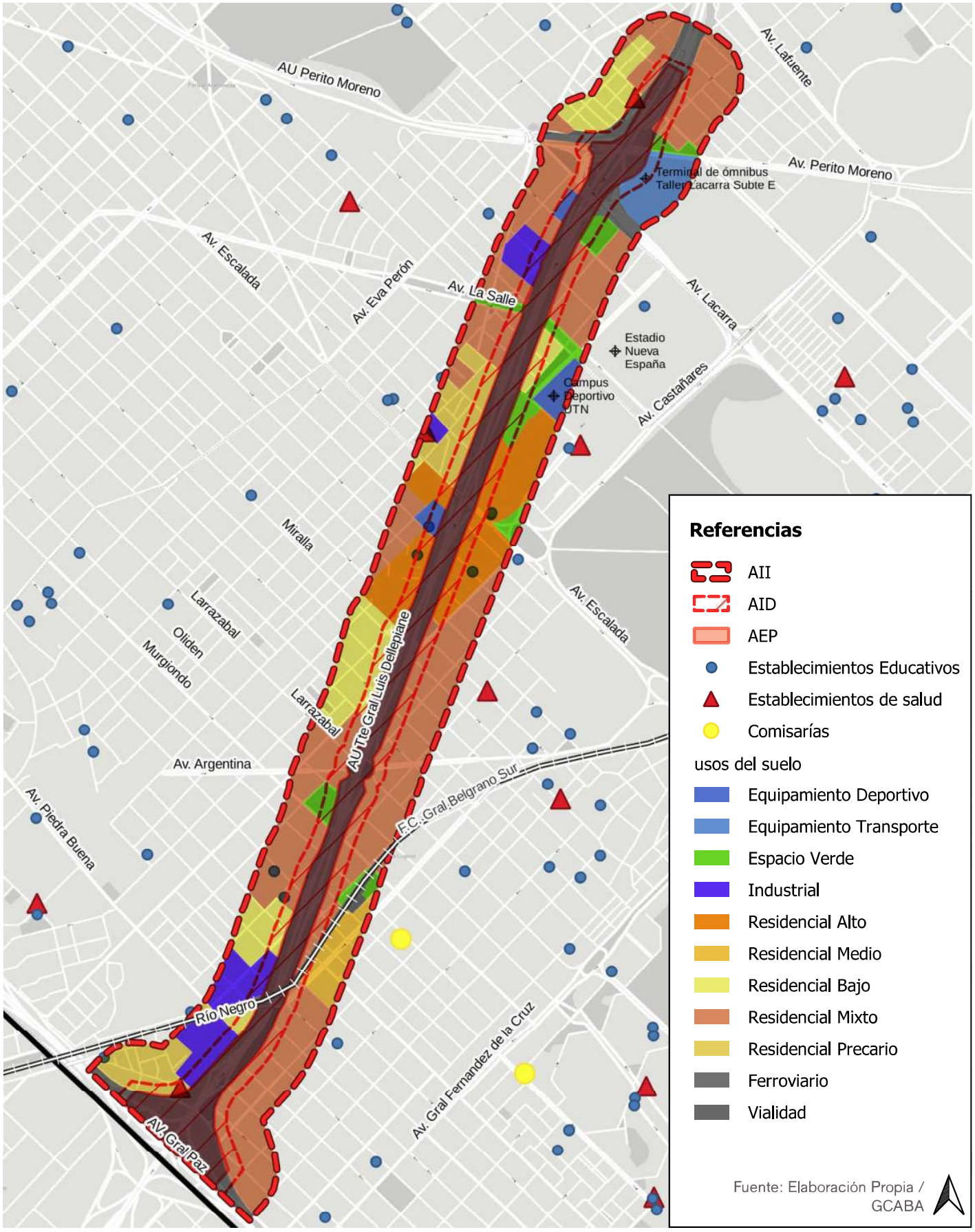
En cuanto al uso industrial, si bien el área en estudio no se caracteriza por esa actividad, se ubican en forma dispersa galpones de distinta envergadura destinados a depósito, empresas de servicio, concesionarias de automotores (autos y micros), o pequeños talleres de asistencia al automóvil. Cabe destacar el establecimiento de industria manufacturera sobre la Colectora Dellepiane Norte e/Fernández y Zinny y particularmente las instalaciones de la empresa de TV por cable (Cablevisión) que ocupan un gran predio con frente sobre Colectora Dellepiane Norte y delimitado por la Av. Piedrabuena, calle Los Olmos y vías del FFCC Belgrano Sur.

La Terminal de Ómnibus Dellepiane que funciona como un importante atractor de tránsito, es destacable entre las actividades del área estrechamente vinculadas al Proyecto.

En cuanto a los espacios verdes públicos, en el *AII* se encuentran los parques Ing. Estévez e Indoamericano y las plazas Unidad Nacional (lindera a la Estación Lugano del FFCC Belgrano Sur), Nicolas Granada y Jorge Di Pascuale.

A su vez, cabe considerar entre estos espacios, las plazoletas centrales de las calles La Salle - Asturias y también las plazoletas laterales de la AU Dellepiane, que separan los carriles centrales y de las colectoras, donde se identifican los siguientes usos

- Área de estacionamiento para vehículos (Colectora Sur y Zinny; Colectora Sur y Miralla; Colectora Norte y White; Colectora Norte entre Av. Escalada



Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TR S.A. CC consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Mapa: 4	Usos del suelo y equipamiento	Página 91 de 154	julio 2024	escala 1:20.000

y Homero; Colectora Norte y Basualdo; Colectora Norte a la altura de Megacar) y para colectivos (Colectora Sur y Fonrouge).

- Puestos de comida de paso (Colectora Sur y Miralla; Colectora Sur-Barrio Cardenal Samoré; Colectora Norte y Zinny; Colectora Norte y Av. Escalada).
- Cancha de fútbol en Colectora Norte y White.
- Ermita en Colectora Norte y Homero.
- Sector de juegos en Colectora Norte y Homero; y en Colectora Norte y Av. Lisandro de la Torre.
- Sector de descanso en Colectora Norte, casi Larrazábal.
- Huerta vecinal comunitaria en Colectora Norte y Homero.
- Senda peatonal existente sobre Colectora Norte entre Murguiondo y Aquino.
- Construcciones precarias sobre Colectora Norte entre Larraya y Fonrouge.

5.3.5.2. Equipamiento urbano

a) Equipamiento Institucional de Seguridad

En su extensión, el *AII* corresponde a la jurisdicción de los siguientes destacamentos de seguridad:

- Entre la Av. Perito Moreno y la Av. Escalada
  - Comisaría Vecinal 9C
  Con sede en Remedios 3748 - Parque Avellaneda
  - Cuartel de Bomberos Estación XI Albariño
  Con sede en Santander 5955 - Villa Lugano
- Entre la Av. Escalada y la Av. Gral. Paz
  - Comisaría Vecinal 8A
  Con sede en Martiniano Leguizamón 4347 - Villa Lugano
  - Cuartel de Bomberos Destacamento Vélez Sársfield
  Con sede en José E. Rodó 4474 - Parque Avellaneda

b) Equipamiento Educativo

En el *AII* se ubican los siguientes establecimientos educativos:

- Formación Básica

Tabla 1 - Establecimientos Nivel Inicial - primario y secundario en el *AII*

GESTIÓN	NIVEL	ESTABLECIMIENTO	COMUNA	DOMICILIO
Pública	Secundario	Escuela de Comercio N°12 Juan XXIII	8	Aquino 6040 – Villa Lugano
Pública	Inicial y	Escuela Primaria Común N°14 DE 21 – Dr.	8	Cañada de Gómez

	Primario	Ricardo Levene		4548 – Villa Lugano
Pública	Primario	Escuela Primaria Común N°08 Judith y Demetrio Demarchi	8	José Ignacio Rucci 3961 – Villa Lugano
Pública	Primario	Centro Educativo Complementario de Idiomas Extranjeros N°25	8	José Ignacio Rucci 3961 – Villa Lugano
Pública	Inicial	Jardín de Infantes Común N°04 DE 21 José Libertella	8	José Ignacio Rucci 3961 – Villa Lugano
Pública	Inicial	Escuela Infantil Nº4 DE 13 y N°05 DE 13	8	Basualdo 2850 – Villa Lugano
Pública	Secundario	Escuela Normal Superior N°03 Bernardino Rivadavia	8	Saraza 4204 – Villa Lugano
Pública	Secundario	Escuela de Comercio N°06 América	8	Av. Escalada 2890 – Villa Lugano
Pública	Secundario	Escuela de Educación Media N°01 DE 13 Manuel Mujica Lainez	8	Av. Escalada 2890 – Villa Lugano
Pública	Primario	Centro Educativo Complementario de Educación Plástica N°13 Martín Malharro	8	Av. Castañares 4689 – Villa Lugano
Pública	Inicial	Jardín de Infantes Común N°02 DE 13	8	Av. Castañares 4689 – Villa Lugano
Pública	Primario	Escuela Primaria Común N°15 República Argentina	8	Av. Castañares 4689 – Villa Lugano
Pública	Inicial	Jardín de Infantes Inicial Nº14 DE 21	8	Dr. Antonio Bermejo 6675 – Villa Lugano
Pública	Secundaria	Centro de Formación Profesional Nº19 DE 5	8	Av. Escalada 2921 – Villa Lugano
Privada	Inicial y Primario	Instituto Parroquial Madre de Dios	8	Crisóstomo Álvarez 4680 – Villa Lugano
Privada	Inicial y Primario	Instituto Parroquial Canónigo Honorario Mario Fabián Alsina	8	Av. Tte. Gral. Dellepiane 5730 – Villa Lugano
Privada	Primario y Secundario	Colegio San Martín de los Andes	8	Martiniano Leguizamón 3951 – Villa Lugano
Pública	Primario	Centro Educativo de Nivel Primario N°43 – Virgen Caacupé	9	White 2247 – Parque Avellaneda

Pública	Inicial	Jardín de Infantes Nucleado Niños Latinoamericanos	9	Zinny 1641 – Parque Avellaneda
Pública	Primario	Escuela Primaria Nº8 Roberto Billinghurst	9	Zinny 1641 – Parque Avellaneda

Fuente: Elaboración propia en base a datos Mapa Interactivo de Buenos Aires v.4.1.2 del GCABA

- Formación Superior

  - Campus de la Universidad Tecnológica Nacional, que ocupa un gran predio delimitado por las calles Mozart (ingreso), Saraza, Tte. Estevez, Av. Castañares y Av. Asturias

  - Instituto Superior de Seguridad Pública, en predio delimitado por la Av. Santiago de Compostela, Av. Lacarra, Av Castañares y calle Fernández, por donde se ingresa.

c) Equipamiento de Salud

A lo largo de su extensión, el *AEP* corresponde a las Áreas Hospitalarias que se enuncian a continuación, siguiendo su trazado de Norte a Sur:

- HTAL. DR. P. PIÑERO

  Av. Varela 1301 - Flores
- HTAL. DRA. CECILIA GRIERSON

  Av. Gral. Fernández de la Cruz 4402 - Villa Soldati
- HTAL GRAL. de AGUDOS F. SANTOJANNI

  Pilar 950 - Liniers

Acompañando su recorrido, se reconocen cercanos al *AEP* los siguientes centros asistenciales de la salud:

- Centros Médicos Barriales

  - CMB N° 9

  Pediatría, Clínica médica, Tocoginecología

  Albariño 3508 y Larrazábal - Villa Lugano, a 300m al SO del *AEP*

  - CMB N° 28

  Pediatría, Clínica médica, Tocoginecología

  Echeandia 5567 y Larrazábal - Villa Lugano, a 700m al NE del *AEP*
- Centros de Salud Nivel 1

  - CeSAC Nº 44

  Cardiología, Clínica médica, Enfermería, Farmacéutico, Ginecología, Kinesiología, Medicina general y/o familiar, Nutrición, Obstetricia, Odontología, Pediatría, Psicología, Tec. Radióloga, , Tocoginecología, Trabajo social, Traumatología

  Saraza 4202 y Estévez - Villa Lugano, a 300m al SO del *AEP.*

  - CeSAC Nº 14

Clínica médica, Enfermería, Farmacéutico, Obstetricia, Odontología, Pediatría, Psicología, Psiquiatría, Servicio social, Tocoginecología

Dr. Horacio Casco casi Av. Escalada- Parque Avellaneda, a 200m al NE del *AEP.*

- CeSAC Nº 29

Fonoaudióloga, Medicina general y/o familiar, Nutrición, Obstetricia, Odontólogo, Pediatría, Psicología Infantil y de adolescencia, Psicólogía de adultos, Toco ginecología, Trabajo social

Barrio INTA, Los Álamos y Av. Gral. Paz - Villa Lugano, a 100m al SE del *AEP.*

d)Equipamiento Deportivo

Dentro del *AII* se ubican los siguientes establecimientos deportivos

- Clubes Deportivos

  - Club Deportivo Español, con

    sede administrativa en Crisóstomo Álvarez y Zinny; campo deportivo y estadio sobre Av. Asturias y Santiago de Compostela; y anexo en el bajo autopista de Av. Escalada

- Clubes Barriales

  - Club Social y Deportivo Nueva Estrella, sobre Colectora Dellepiane Norte entre Av. Escalada y Basualdo

  - Atlético Lugano, en Cafayate entre Somellera y Av. Riestra

  - Club Social y Deportivo Yupanqui, sobre Colectora Dellepiane Sur y Guaminí

- Clubes de Tenis

  - Club de Tenis Madison, sobre Colectora Dellepiane Norte entre Av. Lacarra y calle Fernández

- Lugano Tennis Club, en Murguiondo y Zelarrayán

e) Equipamiento Socio-Cultural y Religioso

En el *AII* se ubican las siguientes instituciones

- Sociedad de Fomento y Biblioteca Popular El Progreso.
- Junta de Estudios Históricos y Culturales, sede Villa Lugano y Villa Riachuelo

También se identifican las siguientes asociaciones civiles, algunas en el *AII* y otras a considerar dado que realizan actividades sociales en lugares cercanos al Proyecto:

- Mirando al Sur
- Grupo de Madres Barrio Samoré
- Amigos del Quincho
- Asociación Vecinal Copello

- La Popular
- Asociación Civil Educativa, Social y Cultural Vínculos
- Formando Ciudadanos

Respecto del culto, en el *AII* se emplazan los siguientes templos

- Iglesia Cristiana Príncipe de Paz
- Iglesia Nueva Apostólica
- Parroquia Niño Jesús.

f) Equipamiento de Transporte

Dentro del área definida como *AII* se emplazan las instalaciones vinculadas al transporte

- Terminal Dellepiane de buses de larga distancia

  Se ubica en el predio con ingreso principal por la Av. Perito Moreno entre la Colectora Dellepiane Sur y la Av. Mariano Acosta e ingreso secundario por la Colectora Este del la AU Presidente Héctor J. Cámpora.
- Taller Lacarra del Subte Línea E,

  Emplazado con frente a la Colectora Sur Dellepiane, lindando con la Terminal de buses
- Estación Villa Lugano del FFCC Gral. Belgrano Sur, ubicada en la intersección de las calles Somellera y Leguizamón, lindando con la Plaza Unidad Nacional

g) Otros Equipamientos en el área

En el área de estudio ampliada respecto del *AII* se encuentran los siguientes establecimientos y/o instalaciones destacables del equipamiento urbano de la zona Suroeste de la Ciudad, potenciales atractores de tránsito:

- Parque Indoamericano

  Con ingresos, dentro del *AII* por Paseo Islas Malvinas en su intersección con Av. Castañares y Av. Escalada, y a aprox. 1.200m del *AEP* por Batlle y Ordóñez en su intersección con Av. Escalada.
- Parque de las Victorias

  Con dos ingresos sobre la Av. Escalada a aprox. 1.000m y 2.000m respectivamente del *AEP.*
- Parque de la Ciudad / Ciudad del Rock

  Con ingreso por la Av. Fernández de la Cruz, a aprox. 2.300m del *AEP.*
- CTC - Centro de Transferencia de Cargas
- Parque Olímpico
- Estadio Parque Roca
- Autódromo de Buenos Aires

  Con ingresos ubicados sucesivamente de Norte a Sur sobre la Av. Cnel. Roca entre la AU Pte. Cámpora y la Av. Gral. Paz.

Las Av. Fernández de la Cruz y Av. Cnel. Roca por las que circula el Metrobús del Sur, corren con similar orientación a la AU Dellepiane a aprox. 1.700m y 2.800m al SO del *AEP*, pudiendo accederse a las mismas desde esa vía troncal por la Av. Escalada a través de la salida coincidente con la misma o por la AU Pte. Cámpora a través de la derivación que permite el Distribuidor Dellepiane (sobre la Av. Perito Moreno).

5.3.6. Áreas según Código Urbanístico (CUR)

De acuerdo a lo establecido por el Código Urbanístico (CUR), aprobado por Ley CABA 6099/ 2018, en el *AII* se reconocen las siguientes áreas.

Ver en página a continuación:

Mapa 5. Áreas CUR

Condiciones de Edificabilidad:

UP - Urbanización Parque: áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público.

U - Urbanizaciones Determinadas: Corresponden a áreas que, con la finalidad de establecer o preservar conjuntos urbanos de características diferenciales son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana.

- U9: Barrios Ricchieri A (uso residencial), AB (uso educativo), B (uso residencial), C (uso residencial y equipamiento) y E (uso residencial Barrio Samoré)
- U51: Barrio Cildáñez (uso residencial)

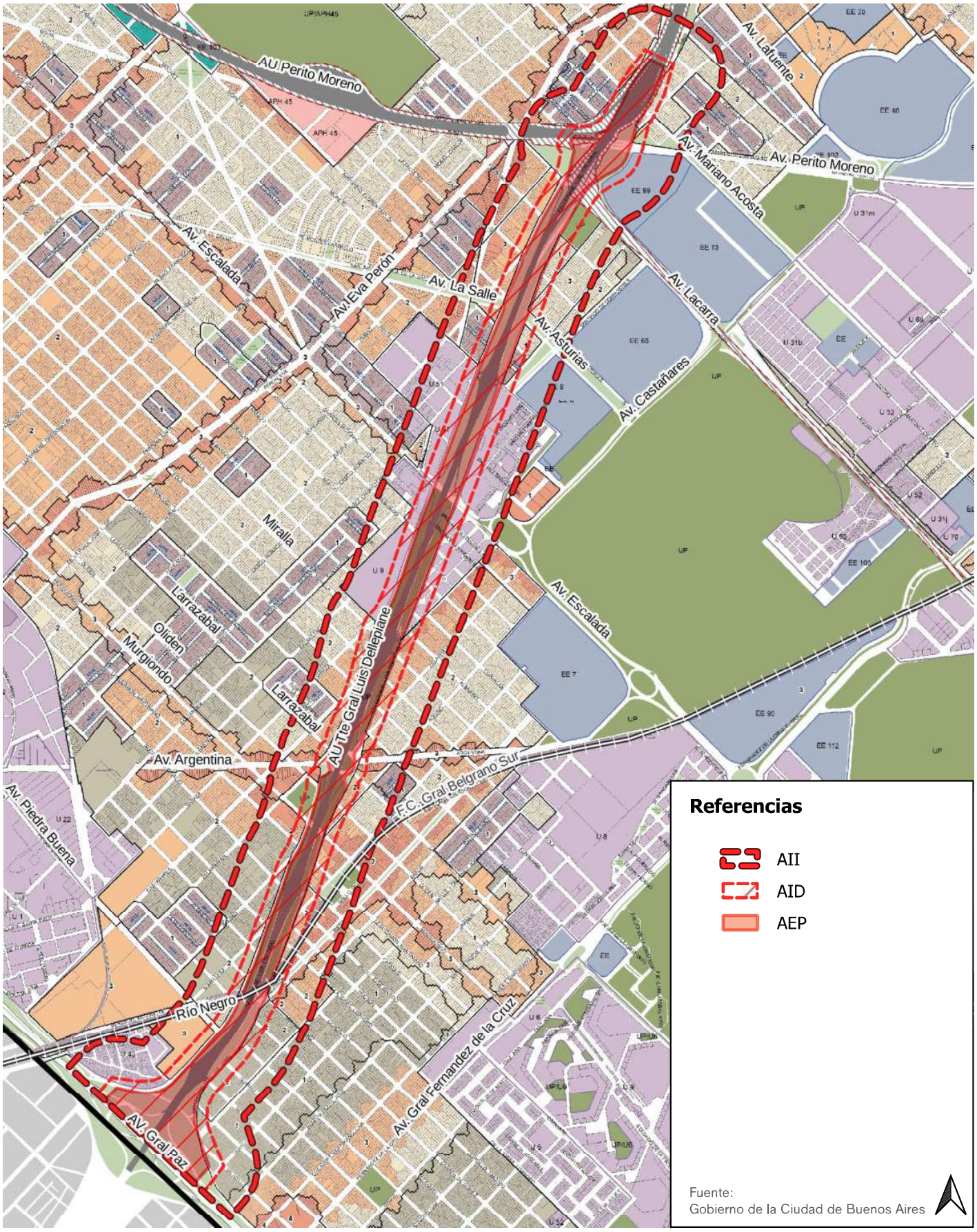
EE - Áreas de Equipamiento Especial: corresponden a la localización de usos singulares que, por sus características, requieren terrenos de gran superficie y/o normas individualizadas para cada actividad. Constituyen los grandes equipamientos a escala urbana y/o regional, y tal especificidad del uso condiciona su constructibilidad.

- EE99: Estación Terminal de Transporte Interjurisdisccional
- EE6: Universidad Tecnológica Nacional - U.T.N.

UF Áreas de Urbanización Futura - Corresponde a terrenos de propiedad pública, aun no urbanizados u ocupados por instalaciones y usos pasibles de remoción futura, así como a las tierras destinadas a uso ferroviario, zona de vías, playas de maniobras, estaciones y terrenos aledaños a esos usos.

U.S.A.A. - Unidad de Sustentabilidad de Altura Alta: Son las áreas de la ciudad de menor altura que los corredores, con alturas adecuadas a los espacios públicos de calles y avenidas barriales.

U.S.A.B. 1 y 2 - Unidad de Sustentabilidad de Altura Baja 1 y 2: Son las áreas de la ciudad de alturas menores, adecuadas para el desarrollo principalmente de actividades residenciales



TR S.A. CC consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Mapa: 5	Codigo de Ordenamiento Urbano	Página 98 de 154	Julio 2024	escala 1:20.000

U.S.A.M. - Unidad de Sustentabilidad de Altura Media: Son las áreas de la ciudad con alturas de escala media, adecuadas para un carácter residencial mixto con cercanía a corredores y centros barriales.

Mixtura de Usos

Establecidos por el CUR para cada área de la Ciudad, en el *AII* se reconocen las siguientes áreas

Área de Baja Mixtura del Usos de Suelo 1:

Corresponde a áreas predominantemente residenciales con comercios minoristas y servicios personales de baja afluencia

Área de Media Mixtura de Usos del Suelo 2:

Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, servicios y comercios de mediana afluencia

Área de Media Mixtura de Usos del Suelo 3:

Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de mediana afluencia.

6. EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

6.1. INSTRUMENTOS DE EVALUACIÓN UTILIZADOS

Para la realización de la Evaluación de los Impactos Ambientales, son consideradas las múltiples interacciones que tienen lugar en el sistema complejo constituido por las acciones del Proyecto por un lado, y el ambiente (medios natural y social), por el otro.

Como síntesis gráfica representativa de ese proceso se construye una matriz, que reproduzca en forma simplificada y sencilla las características y condiciones del sistema estudiado, y que permita visualizar con simbología sencilla, las interacciones representativas de la problemática que se producen.

Esta matriz síntesis identifica las interacciones que allí se señalan, calificando, sólo si presentan cierto nivel de significación, tanto para afectaciones beneficiosas, como perjudiciales o neutras, desde el punto de vista ambiental y social.

La matriz síntesis de impactos, consiste en un cuadro de doble entrada en el que las columnas corresponden a acciones propias o inducidas por el Proyecto con implicancia ambiental y social, derivadas de las distintas etapas (construcción y operación del Proyecto); mientras que las filas son componentes y subcomponentes del medio (natural y antrópico) susceptibles de verse afectados.

Las intersecciones entre las acciones del Proyecto y los componentes ambientales considerados, permiten visualizar relaciones de interacción donde se han evaluado diferenciales entre la situación "sin proyecto" y la situación "con proyecto", o sea, los impactos.

En cada casilla de la matriz se realiza una calificación del impacto de acuerdo con los siguientes criterios y simbologías.

6.2. CARACTERIZACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES

6.2.1. Signo y Magnitud del Impacto

6.2.1.1. Signo del Impacto

Como se ha visto, la identificación de los impactos ambientales deriva del análisis de las interacciones dadas entre las acciones del Proyecto en evaluación y las características específicas de los componentes del ambiente en el que se implanta y, en este sentido, lo primero que surge es distinguir si la externalidad que impacta en el ambiente se traduce en un efecto prejudicial o beneficioso. Esta valoración se expresa a través del Signo del impacto, siendo

IMPACTO POSITIVO, aquél que se refiere a la ganancia de un recurso, recuperación y/o a las consecuencias favorables sobre él, producidos por una acción determinada asociada al proyecto o actividad evaluada.

IMPACTO NEGATIVO, aquél que se refiere a la pérdida de un recurso, su degradación y/o a consecuencias desfavorables sobre él, producidos por una acción determinada

IMPACTO NEUTRO, aquél que se refiere a ganancias y pérdidas y/o efectos favorables y desfavorables que una acción produce de manera concurrente sobre un recurso o cuando los efectos pueden ser percibidos de forma diferente por grupos diversos de la población en general.

6.2.1.2. Magnitud o Intensidad del Impacto:

Se refiere a la severidad que puede alanzar cada impacto potencial, que se aplica en la evaluación de acuerdo a los criterios que se explicitan en el siguiente cuadro discriminado para el medio físico y social.

MEDIO NATURAL	MEDIO SOCIAL
Un impacto ALTO: Se define como aquel que afecta al medio o a un subcomponente de éste, o bien en su totalidad, o bien en un alto porcentaje, alterando sus características en forma contundente, de modo que pueda presumirse que el impacto imposibilitará la utilización[19] en las condiciones actuales de este medio, en la modalidad y abundancia en que actualmente es utilizado- o en las que pueden presumirse para generaciones futuras - por una población de individuos, de cualquier especie. O bien que este impacto implique un riesgo a la salud de estas especies.	Un impacto ALTO: Se define como uno de larga duración (que persistirá sobre varias generaciones), o uno que afecta a un grupo definible de personas en una magnitud significativa, como para provocar un cambio significativo en la calidad de vida o en pautas culturalmente establecidas y valoradas socialmente como positivas o adecuadas, de una actividad que no volverán a los niveles o pautas pre-proyecto por lo menos, hasta dentro de varias generaciones.
Un impacto MEDIO: Se define como aquel que afecta al medio o al subcomponente de éste, parcialmente, en una fracción no mayoritaria, alterando sus características en forma evidente, pero	Un impacto MEDIO: Se define como uno que afecta a un grupo definible de personas en una magnitud significativa, como para provocar una alteración en la calidad de vida o en pautas

[19]El alcance del término "utilización" debe interpretarse en forma amplia e inclusiva de los conceptos de aprovechamiento, disfrute o apropiación cultural de un medio natural o antropizado.

de modo que pueda presumirse que el impacto no imposibilitará significativamente la utilización del recurso en las condiciones actuales de este medio, en la modalidad y abundancia en que actualmente es utilizado- o en las que pueden presumirse para generaciones futuras - por una población de individuos, de cualquier especie. Además este impacto, no implica un riesgo a la salud de las especies afectadas.	culturalmente establecidas y valoradas socialmente como positivas o adecuadas, de una actividad.
Un impacto LEVE: Se define como aquel que afecta al medio o al subcomponente de éste, parcialmente, en una fracción claramente minoritaria, no alterando sus características significativamente, de modo que pueda presumirse que el impacto no imposibilitará la utilización en las condiciones actuales de este medio, en la modalidad y abundancia en que actualmente es utilizado- o en las que pueden presumirse para generaciones futuras - por una población de individuos, de cualquier especie. Además este impacto, no implica un riesgo de la salud de las especies afectadas.	Un impacto LEVE: Se define como uno de corta duración o que afecta a un grupo reducido de personas en un área localizada pero que no implica una alteración evidente en la calidad de vida o en pautas culturalmente establecidas y valoradas socialmente como positivas o adecuadas, de una actividad.

6.2.1.3. Simbología utilizada en la Matriz Síntesis de Evaluación de Impactos Ambientales:

Celda en blanco: La acción no produce impacto con la mínima entidad requerida para ser considerado como tal.

<u>Impacto beneficioso</u> (positivo)

Triángulo vacío	Impacto de magnitud leve	LEVE
Triángulo semi-vacío	Impacto de magnitud media	MEDIO
Triángulo lleno	Impacto de magnitud intensa	ALTO

Impacto perjudicial (negativo)

Círculo vacío	Impacto de magnitud leve	LEVE
Círculo semi-vacío	Impacto de magnitud media	MEDIO
Círculo lleno	Impacto de magnitud intensa	ALTO

Impacto neutro

Triángulo con círculo vacío	Impacto de magnitud leve	LEVE
Triángulo con círculo semi-vacío	Impacto de magnitud media	MEDIO
Triángulo con círculo lleno	Impacto de magnitud intensa	ALTO

6.2.2. Duración del Impacto

Se refiere a persistencia del impacto desde su aparición y la escala temporal de su ocurrencia hasta su cese.

Transitorio (T):	Si se presenta en forma intermitente o continua pero con un plazo limitado de ocurrencia.
Permanente (P):	Si se presenta de manera continua con efectos de carácter definitivo.

6.2.3. Extensión del Impacto

Es el atributo que refleja las características espaciales del impacto, es decir, la fracción territorial del medio que será afectada por la acción del proyecto evaluada.

Localizado (L):	Área de ocurrencia del impacto limitada a un estrecho entorno del foco de origen.
Distribuido (D):	Área de ocurrencia más o menos extensa con o sin solución de continuidad.

6.2.4. Matriz Síntesis de Evaluación de Impactos Ambientales

La matriz representativa de los impactos ambientales y sociales esperables del proyecto, se ha diseñado con el objetivo de producir un material de lectura gráfica y sencilla, que dé un panorama claro y completo de las implicancias ambientales del Proyecto durante sus etapas pre-constructiva, constructiva y operativa.

En las columnas, (verticales, designadas **A, B, C...**) se han dispuesto las acciones previstas en el Proyecto, que tienen implicancia ambiental. A su vez estas acciones se han subdividido entre las acciones propias de las etapas pre-constructiva, constructiva y operativa.

En las filas, (horizontales, numeradas **1, 2, 3…)** se han dispuesto los componentes del medio, pasibles de ser afectados por el Proyecto. Estos componentes se subdividen en dos grupos, los que son propios del medio natural, y los que corresponden al medio social o antrópico.

En las intersecciones entre filas y columnas, se ubica un símbolo que representa las características del impacto de esa acción sobre ese componente del medio.

Ver en página a continuación

Figura 29. Matriz Síntesis de Evaluación de Impactos Ambientales

6.2.4.1. Acciones del Proyecto con incidencia ambiental

A partir del reconocimiento de las acciones del Proyecto descriptas en el Capítulo 4 del presente Informe, para la confección de la Matriz Síntesis de Impactos Ambientales, se seleccionaron aquellas que potencialmente podrán afectar los componentes y/o factores del medio natural y del medio antrópico generando impactos ambientales y/o sociales de distinto signo, intensidad, duración y extensión. A continuación se refiere la implicancia de cada una de las acciones seleccionadas para cada una de las etapas en análisis:

Etapa Pre-Constructiva

- Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad: se refiere a la instancia de información que se debe hacer llegar al público en general y en particular a aquellos vecinos residentes, potenciales usuarios y/o responsables de actividades frentistas, a fin de dar a conocer las características del Proyecto, y la incidencia de su construcción y funcionamiento sobre el medioambiente en el que se inserta.

Etapa Constructiva:

- Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra: incluye los aspectos relativos al montaje y operación de las áreas (cubiertas y descubiertas) destinadas a oficinas, servicios, pañoles, estacionamiento, carga y descarga y acopio de materiales y/o equipamiento para la obra. Comprende además, el tránsito generado por los vehículos afectados a la obra (del tipo liviano o de carga), debido a su actividad de llegada o partida desde y hacia los distintos puntos de aprovisionamiento de insumos o de recepción de excedentes y desde y hacia los distintos frentes de obra.
- Instalación de Cercos y Vallados: implica el montaje y operación de los elementos de seguridad y señalización, que sirven a la demarcación de las áreas a intervenir (frentes de obra) y a brindar condiciones de seguridad hacia el interior y exterior de las mismas.
- Preparación del terreno: se refiere a las tareas de limpieza general de la zona de trabajo, retiro de desperdicios y todo otro elemento que dificulte el normal desarrollo de la obra; adecuaciones necesarias para el montaje

MATRIZ SÍNTESIS DE EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

Proyecto

Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

				ACCIONES DEL PROYECTO CON INCIDENCIA AMBIENTAL	ETAPAS																				
					PRE CONS-TRUC-TIVA	CONSTRUCTIVA														OPERATIVA					
									Readecuación Traza Principal											Puesta en Funcionamiento de					
					Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad.	Funcionamiento de Obrador y Frentes de Obra. Instalación de Cercos y Vallados	Preparación del terreno. Demoliciones. Renociones y Retiros.	Movimientos de suelo. Excavaciones.	Ensanche de calzada principal y construcción de carriles exclusivos. Ensanche de viaductos sobre avenidas y calles. Adecuación de entradas y salidas.	Construcción de estaciones-parador. Instalaciones en carril exclusivo.	Reemplazo de pasarelas aéreas peatonales existentes. Construcción-instalación nuevas pasarelas aéreas peatonales a carril exclusivo.	Construcción de Nuevos Tramos de Colectoras Norte y Sur	Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur	Ampliación puente carretero Río Negro	Resolución de interferencias con tendidos de infraestructura de servicios y desagües.	Adecuación de la vía pública - Nueva instalación de Iluminación, Señalización, Equipamiento.	Construcción Parque Lineal.	Parquización: Plantación de herbáceas y arbustos	Manejo del Arbolado: trasplante – nuevas plantaciones.	Readecuación de la Traza Principal de la Autopista. Adecuación de entradas y salidas. Carriles Exclusivos para Líneas de APP.	Pasarelas aéreas peatonales	Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur	Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur. Ampliación de Puente Carretero Río Negro	Parque Lineal Dellepiane
COMPONENTES DEL MEDIO SUSCEPTIBLES DE VERSE AFECTADOS POR EL PROYECTO					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
MEDIO FÍSICO-NATURAL	SUELO		1																					
	AIRE	Composición (gases /material particulado)	2																					
		Ruido	3																					
	AGUA	Agua subterránea	4																					
		Drenajes superficiales	5																					
	VEGETACIÓN	Cubierta vegetal (herbáceas y arbustos)	6																					
		Arbolado Público	7																					
	FAUNA	Avifauna	8																					
MEDIO SOCIOECONÓMICO	OPINIÓN PUBLICA		9																					
	ACTIVIDAD ECONÓMICA	Empleo de técnicos, profesionales y operarios	10																					
		Comercio y Servicios asociados a la actividad	11																					
	INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	Red Vial – Autopista	12																					
		Red Vial – Red Urbana	13																					
		Autotransporte Público de Pasajeros (APP)	14																					
		Red Peatonal	15																					
		Red de Ciclovías	16																					
		Accesibilidad	17																					
		Servicios por red	18																					
		Gestión de Residuos – RSU	19																					
		Gestión de Residuos – Residuos peligrosos	20																					
		Gestión de Excedentes – Excedentes de Excavación	21																					
		Gestión de Excedentes – Excedentes de Verdes	22																					
		Gestión de Excedentes – Excedentes de Demoliciones y de Obra	23																					
	CONDICIONES DE SEGURIDAD	Probabilidad de accidentes	24																					
		Seguridad de las personas y bienes	25																					
	ACTIVIDADES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA	Residencial	26																					
		Comercial - de Servicios	27																					
		Deportiva – Recreativa – Socio recreativa	28																					
		Educativa – Socio cultural	29																					
	EQUIPAMIENTO URBANO	Espacios verdes y de esparcimiento	30																					
	CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO	Percepción del paisaje urbano	31																					

REFERENCIAS

Signo y Magnitud del Impacto

- negativo leve
- negativo medio
- negativo alto
- positivo leve
- positivo medio
- positivo alto
- neutro leve
- neutro medio
- neutro alto
- Ⓡ Sin impacto significativo con REFERENCIA

Duración del Impacto

- T transitorio
- P permanente

Espacialidad del Impacto

- L localizado
- D distribuido

ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL	FIGURA 29
Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane	
MATRIZ SÍNTESIS DE IMPACTOS AMBIENTALES	JUNIO 2024

RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA

de las instalaciones para el obrador y frentes de obra; y la ejecución de tareas de replanteo de obra.

- Demoliciones, Remociones y Retiros: se vincula a la demolición de construcciones existentes en la extensión de cada frente de obra, y a las tareas de retiro o reubicación de elementos por sobre el nivel calzada o vereda que deban ser quitados para el desarrollo de la obra; incluye las tareas de remoción por extracción y los retiros para trasplante de ejemplares del arbolado.
- Movimientos de suelo, Excavaciones: considera los trabajos a realizar para adecuar las superficies a las tareas de construcción previstas y a las excavaciones para tendidos de infraestructura (de escasa profundidad) y/o para fundaciones de las estructuras de gran porte.
- Readecuación de la traza principal: incluye las distintas tareas a realizar para el ensanche de calzada principal y construcción de carriles exclusivos, el ensanche de viaductos sobre avenidas y calles, la adecuación de entradas y salidas, las instalaciones referidas a las futuras estaciones-parador vinculadas a los carriles exclusivos, y las concernientes al reemplazo de pasarelas peatonales existentes y la incorporación de nuevas de vinculación con los carriles exclusivos.
- Construcción / Ampliación de cada uno de los componentes del Máster Plan: involucra las tareas de construcción y montaje de elementos estructurales, pavimentaciones y acondicionamiento de tableros de rodamiento.
- Adecuación de la vía Pública: considera todas las tareas relativas a la recomposición de red vial urbana, tendidos de iluminación y/o equipamiento que pudiera haber sido afectada por los trabajos de construcción llevados a cabo para la materialización de los distintos componentes del Proyecto.
- Resolución de interferencias: se refiere a tareas referidas a la adecuación (corrimiento y reubicación) de los tendidos y/o instalaciones de infraestructura de servicios y desagües que se vean afectados de manera permanente por las tareas a ejecutar de la obra.
- Plantación de herbáceas y arbustos: implica las tareas a realizar para constituir la cubierta vegetal de los espacios verdes a incorporar por el Proyecto.
- Manejo del Arbolado: comprende las tareas relativas al trasplante de ejemplares arbóreos que fueron identificados con con capacidad para su traslado y de plantación de ejemplares nuevos, sea por compensación por las extracciones realizadas o por nuevo aporte incremental a la masa arbórea.

Etapa Operativa

- Puesta en Funcionamiento de cada uno de los componentes del Proyecto: abarca el conjunto de aspectos vinculados a la incidencia del Proyecto sobre el medio ambiente urbano, a la relación del mismo con su entorno natural y construido y a su utilización por parte de los usuarios.

6.2.4.2. Componentes del Medio susceptibles de verse afectados por el Proyecto

Con el análisis realizado en el presente Informe sobre las características del medio natural y antrópico que conforma el Área Efectiva de Proyecto y sus Áreas de Influencia (en los dos niveles de aproximación definidos), pudieron reconocerse aquellos componentes y/o factores que potencialmente podrán verse afectados por la acciones del Proyecto a desarrollarse en sus etapas constructiva y operativa. A continuación se indican los seleccionados para ser incorporados a la Matriz Síntesis de Evaluación de Impactos Ambientales:

Medio Natural

- Suelo: comprende la composición del suelo natural a nivel superficial y en profundidad y también involucra al material sustento de la infraestructura vial existente
- Aire: se consideran los factores que inciden en la calidad de su composición (gases y material particulado) y el ruido como incidencia en la calidad acústica del ambiente.
- Agua: referido a dos factores presentes en el área del Proyecto, el agua subterránea y los drenajes superficiales.
- Vegetación: comprende a los elementos componentes de la cubierta vegetal y a los ejemplares del arbolado de diversas especies

Medio Socioeconómico

- Opinión Pública: se refiere al parecer que sobre el Proyecto podrán tener el público en general y los actores en particular involucrados por el Proyecto (vecinos, frentistas, usuarios,etc.).
- Actividad Económica: atendiendo dos factores, uno el empleo de profesionales, técnicos y operarios para la ejecución de las tareas a realizar y otro al comercio y servicios asociados a la actividad económica promovida tanto por la ejecución de la obra y ligada a la inversión prevista para la misma, como la derivada de la operación del Proyecto.
- Infraestructura y Servicios: comprende distintos factores relativos al espacio público destinado al desplazamiento de transeúntes (red vial, red peatonal y red de ciclovías); a las líneas de autotransporte público de pasajeros (APP) que circulan en el área; a la accesibilidad al área de influencia del Proyecto; y a los tendidos para provisión de servicios por red

(agua, electricidad y gas, telefonía y fibra óptica, desagüe pluvial y alumbrado público).

- Gestión de Residuos: involucra cuatro factores dependiendo su tipo y de la gestión a disposición final requerida: RSU (sólidos urbanos asimilables a domiciliarios), peligrosos (Ley Nacional 24.051 y Ley CABA 2.214), excedentes de verdes (origen natural) y excedentes de demoliciones y de materiales de obra (origen antrópico).
- Condiciones de Seguridad: considerada sobre dos factores, uno sobre la probabilidad de que se produzcan accidentes (involucrando personas y/o bienes) y otro sobre la afectación directa a personas y/o bienes.
- Actividades en el Área: involucra al desarrollo de las actividades asociadas al uso del suelo (residencial; comercial y de servicio; deportiva, recreativa y socio-recreativa; educativa; socio-cultural) identificado como predominante en las Áreas de Influencia del Proyecto, definidas en dos niveles de aproximación Directa e Inditrecta.
- Equipamiento Urbano: el destinado a espacios verdes recreativos, considerado en función de los usos promovidos por el Proyecto.
- Paisaje Urbano: referido a la percepción de la calidad de espacio público por parte de los vecinos, de los transeúntes en el área y de los usuarios del Proyecto.

6.2.5. Memoria de la Matriz de Evaluación de Impactos Ambientales

La Memoria que a continuación se presenta, tiene el fin de explicitar los criterios adoptados para la ponderación de los impactos que gráficamente muestra la Matriz para cada una de las etapas, pre-constructiva, de construcción y de operación del Proyecto.

En el cuadro izquierdo de la Memoria, se apunta la ubicación de las celdas, cuya denominación resulta de la intersección de filas (números), que en la Matriz refieren a los componentes y subcomponentes del medio y la ubicación de las columnas (letras), que en la Matriz indican las acciones del Proyecto en sus distintas etapas.

En el cuadro derecho se describen las relaciones de interacción en las que se evalúan diferenciales entre la situación *sin proyecto* y la situación *con proyecto*, es decir los impactos significativos y la ponderación de los mismos, considerando la aplicación de las Medidas de Mitigación y la implementación del Plan de Gestión Ambiental propuestos en capítulos siguientes.

6.2.5.1. Etapa Pre-Constructiva

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
A9	Una adecuada Difusión del Proyecto podrá revertir una potencial situación de incertidumbre en la OPINIÓN PÚBLICA respecto de las implicancias urbano-ambientales que las acciones del mismo pudiesen generar en sus distintas etapas. La implementación de las Medidas de Mitigación y del Programa de Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad previsto por el PGA, contribuirá al conocimiento público de las pautas y contenidos del Proyecto, traduciéndose en un impacto que se pondera como **positivo leve**, **transitorio** y **distribuido** en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

6.2.5.2. Etapa Constructiva

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
C1 D1 K1	Si bien el Proyecto se localiza en un área urbana totalmente antropizada, las acciones vinculadas a Demoliciones y Remociones, Movimientos de Suelo, Excavaciones y Resolución de Interferencias podrán afectar al componente SUELO. Teniendo en cuenta que dichas acciones son de carácter superficial y previendo que el excedente producido será reutilizado en la obra misma o que será retirado para ser dispuesto en sitios habilitados para tal fin, y que las tareas serán planificadas y ejecutadas contemplando la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, el impacto se evalúa como **negativo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
B2 a O2	Durante la Etapa Constructiva, las acciones propias del desarrollo de la obra afectan la COMPOSICIÓN DEL AIRE debido a las emisiones de polvo y partículas en suspensión producto de la destrucción y/o manipulación de materiales y de los gases generados por accionamiento de motores de maquinarias y vehículos de transporte utilizados por la obra. Teniendo en cuenta la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, se pondera el impacto producido como **negativo leve, transitorio y localizado** en el *AID*.
B3 a M3	Las acciones propias de la Etapa Constructiva debido a la ejecución de las tareas en sí mismas, a la manipulación de materiales, a la activación de equipos y maquinarias y al tránsito de vehículos afectados a la obra, se caracterizan por producir un incremento en el nivel de RUIDO. Con la implementación de las Medidas de

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	Mitigación y el PGA propuestos, se estima que durante este período los niveles acústicos podrán mantenerse dentro de los límites admisibles para el área de desarrollo de la misma, por lo que el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AID*.
I4 J4	Las acciones previstas para la ejecución del Proyecto son en general de carácter superficial, y en caso que la construcción de pilotes necesarios para la ampliación de los puentes Ferroviario Belgrano Sur y carretero Río Negro llegaran a la profundidad de la napa freática, su depresión y abatimiento se planificará de modo tal de evitar obstrucciones al sistema de desagüe existente en la zona a la vez de asegurar la estabilidad del terreno circundante. De esta forma, no se esperan impactos significativos sobre el componente AGUA SUBTERRÁNEA.
C5 a E5 H5 a K5 M5	Durante la ejecución de la obra, las acciones de la Etapa Constructiva que involucran el movimiento y/o impermeabilización de suelos, afectan la normal conducción del agua de lluvia y/o riego en los casos que éste fuera necesario. Contemplando que las tareas previstas para la materialización del Proyecto se realizarán instrumentando las técnicas adecuadas para la correcta canalización de los DRENAJES SUPERFICIALES y que se implementarán las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP*.
B6 C6 D6	Con las acciones de Funcionamiento de Obradores y Frentes de Obra instalados sobre los espacios verdes laterales a la traza actual de la AU Dellepiane y sus colectoras, de Preparación del terreno, y de Movimientos de Suelo - Excavaciones, se afectará la CUBIERTA VEGETAL existente en el polígono afectado por la obra. Contemplando que el Proyecto prevé su restitución a través de la materialización de un nuevo espacio verde diseñado como parque lineal, el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP.*
C7	La ejecución de las obras demandará la Remoción y Retiro de una importante cantidad de ejemplares del ARBOLADO PÚBLICO existentes en los espacios verdes laterales a la traza actual de la AU Dellepiane y sus colectoras. Teniendo en cuenta que con la planificación de las tareas para la construcción de cada componente del Proyecto se realizará un relevamiento pormenorizado de la situación en cuanto a la cantidad de ejemplares a ser afectados y de cada uno su especie, estado

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	fitosanitario y posibilidad de trasplante y que las extracciones se compensarán con el abastecimiento de nuevos ejemplares en un número que excederá la compensación demandada por la autoridad competente del GCABA, la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado, se pondera al impacto producido como **negativo medio**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP*. En cuanto a la temporalidad definida para el impacto, se considera que con el transcurso del tiempo a medida que evolucionen los nuevos ejemplares, se producirá la recuperación de la masa arbórea en el área afectada.
C8	La Remoción y Retiro de numerosos ejemplares del arbolado urbano en función del desarrollo de las distintas acciones le Proyecto, afectará el hábitat de las especies de la AVIFAUNA que suelen anidar en este sector de la ciudad. Sin embargo, el entorno ofrece un abundante arbolado para servir de refugio a estas comunidades hasta que se concrete la recuperación de la masa arbórea prevista, por lo que no se espera un efecto sustancialmente adverso en el *AEP*.
N1	Las tareas asociadas a la Parquización, conllevan un aporte beneficioso de SUELO apto para la plantación de herbáceas y arbustos que conforman la nueva CUBIERTA VEGETAL que prevé el Proyecto. Contemplando la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA con relación a los Programas específicos de control sobre la calidad del suelo y de plantación y conservación de la vegetación, se estima un impacto ponderado como **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
N6 O7	Las tareas a realizar con relación a la Plantación de herbáceas y arbustos y al Manejo del Arbolado, ocasionarán el estrés de las especies que conformarán la nueva CUBIERTA VEGETAL y de los ejemplares del ARBOLADO PÚBLICO a trasplantar y también de los nuevos ejemplares a incorporar, en función de su adaptación al medio y a la ubicación prevista por el Proyecto. Contemplando implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, a fin de conducir y administrar los cuidados necesarios para su fortalecimiento y afianzamiento en el sitio, el impacto se pondera como **negativo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
B10 a O10 B11 a O11	Las acciones propias de la Etapa Constructiva incidirán sobre el EMPLEO de técnicos, profesionales y operarios, necesarios para el desarrollo y ejecución de la obra, como así también en la dinamización del COMERCIO Y SERVICIO ante la demanda de insumos y especialidades vinculados a la industria de la

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	construcción. Considerando el tipo y envergadura del Proyecto, el impacto producido se evalúa como **positivo leve**, **transitorio** y **distribuido** en el AMBA.
B12 a G12	El Funcionamiento de Obrador y Frentes de Obra y las acciones de Demoliciones, Movimientos de Suelo - Excavaciones, y específicas asociadas a la Readecuación de la Traza Principal, afectarán la circulación de tránsito por la RED VIAL - AUTOPISTA debido a la disminución de carriles mientras se ejecutan los trabajos. Sin embargo, tal como prevé el Estudio de Tránsito (ver apartado 4.3.3.1), el desarrollo de la obra se llevará a cabo con la experiencia de AUSA en este tipo de trabajos sobre la traza misma de las autopistas, implementando las Medidas de Mitigación y un Programa específico del PGA para ordenamiento del tránsito, que minimice las molestias a los usuarios de esta vialidad, por lo que el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
B13 a E13 H13 I13 K13 L13	El Funcionamiento de Obrador y Frentes de Obra y las acciones de Demoliciones, Movimientos de Suelo - Excavaciones, Resolución de interferencias, Adecuación de la Vía Pública y Construcción / Ampliación vinculadas a cada uno de los componentes del Proyecto Readecuación de la Traza Principal (ensanche de viaductos sobre avenidas y calles y adecuación de entradas y salidas), Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y Ampliación del puente ferroviario Belgrano Sur, afectarán la circulación habitual sobre la RED VIAL URBANA aledaña al Proyecto, asimilándose a una obra típica de remodelación de la red vial, en las que se programan cortes de calzada parciales, priorizando los flujos de mayor caudal y planificando la atenuación de los efectos producidos de manera conjunta con la autoridad competente del GCABA. Considerando la instrumentación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto se evalúa como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AID*.
J13 J15	Los procesos propios de las acciones de obra previstas para la Ampliación del puente carretero Río Negro, demandarán el cierre de esta vía de circulación del tránsito durante el período de desarrollo de los trabajos, afectando la operatoria de la RED VIAL URBANA y la RED PEATONAL aledañas ya que implicará la restricción de la conexión a la que el puente mismo sirve, a la vez de resultar necesario planificar la derivación del tránsito de vehículos y personas a rutas alternativas, también en este caso de manera conjunta con la autoridad competente del GCABA. Con la

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, el impacto producido se pondera como **negativo medio**, **transitorio** y **localizado** en el *AII*.
L14	Si bien con las tareas vinculadas a la acción de Adecuación de la Vía Pública la operatoria del TRANSPORTE PÚBLICO APP que circule por las calles frentistas a la autopista hasta tanto se hablite el funcionamiento de los carriles exclusivos, no se verá afectada más allá de lo observado para el funcionamiento de la Red Vial pudiendo surgir la necesidad de reubicación temporal de alguna parada en pos de mantener la fluidez del tránsito pasante y/o evitar molestias a los usuarios de las líneas de colectivo, durante la espera de las unidades en servicio. Contemplando la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA, el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AID*.
G15 L15 M15	Con la ejecución de tareas vinculadas a las acciones de Reemplazo de pasarelas aéreas peatonales existentes, de Adecuación de la vía pública que podrá afectar algunos tramos de veredas frentistas y con la Construcción del Parque Lineal que suspenderá la utilización de senderos existentes en el actual espacio verde lateral a la autopista, podrá alterarse la normal operatoria de la RED PEATONAL del área. Considerando que la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA permitirá evitar o minimizar inconvenientes para los transeúntes, el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AID*.
G17 J17	Los trabajos concernientes a las acciones de Reemplazo de pasarelas aéreas peatonales existentes y de Ampliación del puente carretero Río Negro limitarán la ACCESIBILIDAD para peatones y vehículos pasantes de un lado a otro de la autopista (Sur a Norte y viceversa). La planificación de rutas alternativas para este tránsito junto con la implementación de Medidas de Mitigación y del Programa específico del PGA para el ordenamiento del tránsito durante el desarrollo de las obras, favorecerá la morigeración del efecto adverso sobre los usuarios por lo que el impacto producido se evalúa como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AII*.
C18 D18 K18	Con la ejecución de las tareas vinculadas a Demoliciones y Remociones, Movimientos de Suelo - Excavaciones y Resolución de Interferencias con tendidos de infraestructura, se podría producir una circunstancial afectación a la habitual prestación de los SERVICIOS POR RED en el área circundante a las obras. Teniendo

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	en cuenta la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA, se estima este impacto como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AID*.
B19 a O19	Las acciones previstas para la Etapa Constructiva conllevan la producción de desechos del tipo asimilables a domiciliarios en un volumen no habitual en el área de la intervención, afectando a la GESTIÓN DE RESIDUOS R.S.U. Contemplando que se implementarán las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto producido se evalúa como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP*.
B20	Si bien por las características de la obra a desarrollarse, no se espera que con el se generen residuos peligrosos contemplados por la Ley CABA 2214, el Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra conlleva la producción de desechos que resulten del mantenimiento de equipos y maquinarias afectadas a los trabajos. En esos casos, se realizará la GESTIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS procediendo a su recolección transitoria diferenciada y a su traslado para disposición final en plantas autorizadas para su recepción por transportistas registrados para tal fin. Por lo tanto, contemplando la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA, se pondera el impacto producido como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP*.
D21	Con la ejecución de las tareas vinculadas al Movimientos se suelo - Excavaciones - Restitución de Taludes, el material removido que podrá ser reutilizado en la obra misma o resolver la GESTIÓN DE EXCEDENTES DE EXCAVACIÓN a disposición final en sitios autorizados para su recepción. Considerando en ambos casos la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA, el impacto producido se evalúa como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP*. De producirse un eventual hallazgo de suelo contaminado, su manejo cumplirá con los protocolos establecidos por la normativa vigente y los requerimientos de su autoridad de aplicación, que incluye su gestión como Residuos Especiales; por tratarse de una circunstancia hipotética de ocurrencia eventual, contemplada por las Medidas Mitigación y el PGA propuesto, en esta instancia no se la caracteriza como un impacto significativo.
C22 N22 O22	Con la ejecución de las tareas vinculadas a las acciones de Remociones y Retiros que involucran la extracción de árboles, de Plantación de herbáceas y arbustos y Manejo de Árboles, referida a trasplante de existentes y plantación de nuevos ejemplares, se generará la demanda de GESTIÓN DE EXCEDENTES DE VERDES, lo

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	que requerirá que se cumplan las disposiciones en cuanto al traslado de los mismos a los sitios particularmente habilitados para su recepción. Teniendo en cuenta que se implementarán las Medidas de Mitigación y PGA previstos, el impacto producido se evalúa como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP*.
C23 E23 a M23	Con el desarrollo de distintas acciones previstas para la ejecución de la obra, Demoliciones - Remociones, Adecuación de la Vía Pública y Construcción / Ampliación vinculadas a cada uno de los componentes del Proyecto Readecuación de la Traza Principal (ensanche de viaductos sobre avenidas y calles y adecuación de entradas y salidas), Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur, Ampliación del Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación del Puente Carretero Río Negro, se generará una presión sobre la GESTIÓN DE EXCEDENTES DE DEMOLICIONES Y DE OBRA, la que deberá cumplir con las procedimientos establecidos por el GCABA en cuanto a su disposición en sitios habilitados para la recepción de áridos. Considerando la implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, el impacto producido se evalúa como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP.*
B24 a O24	Durante la Etapa Constructiva, las acciones propias del proceso de obra en general, aumentan la PROBABILIDAD DE ACCIDENTES. Teniendo en cuenta la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA que consideran el seguimiento de las normas de seguridad vigentes y la implementación de un Programa de Contingencias, se pondera este impacto como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP.*
B25	Asociado al Funcionamiento de Obrador e Instalación de Cercos y Vallados, se presume la vigilancia permanente en el área de ejecución de las obras y el acondicionamiento favorable para la SEGURIDAD DE LAS PERSONAS y BIENES. Teniendo en cuenta la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, estas implicancias se consideran un impacto ponderado como **positivo leve, transitorio y localizado** en el *AID*.
C26 a C29 D26 a D29 H26 a H29 L26 a L29	Si bien con la ejecución de las tareas propias de la obra referidas a las acciones Demoliciones - Remociones, Adecuación de la Vía Pública, y Construcción de Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur podrá verse alterado el habitual desarrollo de las ACTIVIDADES EN EL ÁREA (residencial, comercial y de servicios, deportiva y recreativa, educativa y socio-cultural) la planificación efectuada por los responsables de la Obra preverá que las mismas

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	no sean impedidas, mediante la implementación de Medidas de Mitigación y del PGA que minimicen las molestias. Por lo tanto no se esperan impactos significativos para la población que vive y/o desempeña actividades en el *AID*, más allá de las consideraciones vistas sobre otros componentes del medio ambiente (red vial y peatonal aledaña, percepción del paisaje).
B30 C30 M30	Con el Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra y lo procesos propios de las acciones de Demoliciones - Remociones y Construcción vinculados a los componentes del Proyecto, Readecuación de la Traza Principal y Parque Lineal, se afectarán los ESPACIOS VERDES Y DE ESPARCIMIENTO ubicados a ambos lados de la actual traza de la autopista. Considerando que el Proyecto prevé su restitución a través de la materialización de un nuevo espacio verde diseñado como parque lineal, el impacto producido se pondera como **negativo leve**, **transitorio** y **localizado** en el *AEP.*
B31 a O31	Las acciones propias de la Etapa Constructiva, producirán en los sucesivos frentes de obra, efectos considerados desfavorables sobre el entorno urbano y la calidad del espacio público, al presentar aspectos visuales que alteran la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO. Considerando que los trabajos se realizarán hacia el interior del área delimitada por vallados y/o cerco perimetral que minimizarán las visuales a los sectores de obra propiamente dichos, y que en virtud de la instrumentación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos, se minimizarán las consecuencias adversas sobre este factor del medio ambiente, el impacto se pondera como **negativo leve**, **transitorio** durante el lapso de habilitación de cada frente de obra y **localizado** en el *AID*.

6.2.5.3. Etapa Operativa

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
P2 R2 S2	De acuerdo al análisis realizado la Puesta en Funcionamiento de Readecuación de la Traza Principal, Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y Ampliación de Puentes Ferrroviario y Río Negro, el Estudio de Tránsito señala en sus conclusiones (ver Apartado 4.4.1 del presente Informe Técnico) que "*Aunque no fue cuantificado en el presente estudio, se entiende que el Proyecto*

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	implicará una mejora en las condiciones ambientales del área. Los mayores flujos vehiculares circulan por la Autopista Dellepiane, en ambos sentidos. Tal como lo demuestran los indicadores analizados, el Proyecto mejora las condiciones de circulación en esta vía principal, reduciendo la cantidad de detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión. Esto llevará a que las emisiones de gases de efecto invernadero al medio ambiente se vean reducidas respecto de las que se generan en la actualidad". Considerando que esta afirmación se basa en experiencias viales probadas en cuanto a que las mejoras en la distribución de velocidades minimizando los ciclos de detención y arranque redundan en un beneficio para la calidad del aire, se pondera el impacto producido como **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
P3 R3 S3	De acuerdo a las conclusiones del estudio acústico realizado ad hoc para el Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, con la Puesta en Funcionamiento de Readecuación de la Traza Principal, Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y Ampliación de Puentes Ferroviario y Río Negro los mayores cambios en cuanto a la generación de RUIDO serán mayoritariamente enmascarados por la presencia de los ejes principales, que constituyen fuentes emisoras mayores y próximas. Por lo tanto, teniendo en cuenta que no se prevén variaciones sustanciales en el volumen vehicular diario del corredor conformado por la actual traza principal de la AU Dellepiane, no se esperan impactos significativos producidos por el Proyecto.
T6	La Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal, implicará la extensión de una nueva CUBIERTA VEGETAL de herbáceas y arbustos de especies nativas adaptadas a las condiciones locales permitirá mejorar la sustentabilidad y mantenimiento, constituyendo una superficie verde adecuada para un espacio público de calidad ambiental. Teniendo en cuenta la implementación de las Medidas de Mitigación y el PGA propuestos, relativos al correcto mantenimiento de las áreas verdes, se estima un impacto ponderado como **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
T7	Con la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal se contará ya con los ejemplares de ARBOLADO PÚBLICO previstos por el Proyecto, habiéndose concretado la plantación establecida por la autoridad competente (DGEVYA) como compensación de los ejemplares afectados por la obra y también los trasplantes

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	previstos por la misma situación. Asimismo, se habrá llevado a cabo la plantación de una mayor cantidad de individuos de los requeridos por la mencionada compensación. En todos los casos se tratará de nativas adaptadas a las condiciones locales permitiendo mejorar la sustentabilidad y disminución de mantenimiento. En una visión prospectiva, puede considerarse que al haber transcurrido el tiempo que requiera su desarrollo, la masa arbórea se habrá recuperado con un incremento en cuanto a su magnitud, y con una composición en especies aptas para mantener su calidad de vida en el ambiente urbano, lo que podrá considerarse como un efecto beneficioso que se traduce en un impacto ponderado como **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
T8	Asociado a la recuperación e incremento de la masa arbórea, la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal implica la restitución del hábitat natural para las especies que componen la AVIFAUNA urbana.
T11	Con la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal se prevé el desarrollo de un polo gastronómico, propiciando la generación de nueva actividad económica de COMERCIO y SERVICIOS asociados al uso recreativo y de esparcimiento del espacio verde, produciendo un impacto que se evalúa como **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP.*
P12 P25	Con la Puesta en Funcionamiento de la Readecuación de la Traza Principal, y como producto de la rectificación y ensanche de la calzada central incluyendo viaductos sobre calles y avenidas otorgando a los carriles y banquinas ancho regular, la incorporación de carriles exclusivos para circulación de líneas de APP y la adecuación de entradas y salidas a la normativa vigente, se evidenciarán las mejoras sobre la RED VIAL que benefician la operatoria de la AUTOPISTA PARQUE DELLEPIANE y también la SEGURIDAD DE PERSONAS Y BIENES. De acuerdo a las conclusiones del Estudio de Tránsito realizado (Apartado 4.4.1 del presente Informe Técnico), "*El objetivo perseguido por el Proyecto de mejorar las condiciones de circulación de manera tal de incrementar los niveles de seguridad vial de la AU Dellepiane es alcanzado a partir de las modificaciones planteadas. Todos los indicadores evaluados, relacionados con tiempos de viaje, demoras, detenciones obligadas y velocidad de circulación mejoran respecto de la situación actual*". El impacto producido se evalúa como **positivo medio**, **permanente** y **localizado** en el

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	AEP.
P13	La Puesta en Funcionamiento de la Readecuación de la Traza Principal conlleva también el funcionamiento de la Adecuación de entradas y salidas de la autopista. De acuerdo a lo indicado por el Estudio de Tránsito en sus conclusiones, el cierre y/o reubicación de algunas ramas de las existentes actualmente, especialmente en el tramo que va desde la altura de la calle Montiel y la Av. Piedrabuena hasta la rotonda de la Av. Argentina y desde allí hasta la altura de la calle Miralla, tanto en el lado Sur como en el sector Norte, podrán tener influencia sobre la red vial urbana aledaña, ya que se generarán "(...) *viajes cortos de características locales, que por la proximidad de accesos y egresos actualmente utilizan la Autopista para llevarse a cabo* (...)". Y en dichas conclusiones se continúa diciendo que "*De todas maneras, teniendo en cuenta que existe una capacidad remanente en las arterias de la red urbana aledaña a la Autopista que será capaz de absorber el aumento del tránsito vehicular generado, se considera que los parámetros de circulación se mantendrán dentro de un entorno razonable para las condiciones dadas.*", lo que permite inferir que no se esperan impactos significativos en este sentido.
R13 S13 R25	La Puesta en Funcionamiento de los Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur junto con la Puesta en Funcionamiento de la Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación y Puente Carretero Río Negro permitirá la continuidad de la circulación del tránsito a lo largo de toda la extensión del trazado de la vía paralela a la traza principal de la Autopista Parque Dellepiane, particularmente de vehículos pesados que hoy deben desviarse a calles aledañas, beneficiando así la operatoria de la RED VIAL URBANA del sector, redundando también en la SEGURIDAD DE PERSONAS Y BIENES de sus alrededores. El impacto producido se pondera como **positivo medio**, **permanente** y **localizado** en el *AID.*
R17 S17	La Puesta en Funcionamiento de los Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y de la Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación y Puente Carretero Río Negro permitirá la continuidad de la circulación del tránsito a lo largo de toda la extensión del trazado de la vía paralela a la traza principal de la Autopista Parque Dellepiane. Como bien señala el Estudio de Tránsito en sus conclusiones (Apartado 4.4.1 del presente Informe Técnico) esta situación "(...) *generará una mejora*

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	sustancial en la accesibilidad de la trama urbana de este sector de la Ciudad. La materialización de la conexión de las colectoras norte y sur, a ambos lados de la Autopista, permitirá mitigar los efectos negativos de la importante barrera urbanística que actualmente configura la traza del Ferrocarril Belgrano Sur". El impacto producido sobre las condiciones de ACCESIBILIDAD para el sector, se pondera como **positivo medio**, **permanente** y **localizado** en el AID.
P14	La Puesta en Funcionamiento de la Readecuación de la Traza Principal implica la oferta de Carriles Exclusivos para líneas de APP desde el puente ferroviario del FFCC Belgrano Sur hasta su empalme con el Metrobús 25 de Mayo complementados por las instalaciones de estaciones-parador. La disponibilidad de esta infraestructura, cuyo funcionamiento y mejoras para la operación del sistema correspondiente al AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (APP) ya probado y aceptado en distintos corredores de la Ciudad es responsabilidad de la autoridad competente del GCABA, se evalúa como un impacto **positivo medio**, **permanente** y **localizado** en el *AEP.*
Q15 Q17 Q25	La Puesta en Funcionamiento de Pasarelas Peatonales implica la reconstrucción de las existentes y su ubicación para permitir el acceso a las estaciones-parador de los carriles exclusivos para APP. Esta situación redunda en un beneficio para la operatoria de la RED PEATONAL y por ende para la ACCESIBILIDAD en el área al mejorar la vinculación entre uno y otro lado de la autopista. Asimismo, el reemplazo de las pasarelas existentes se traduce en una mejora en cuanto a la SEGURIDAD DE PERSONAS Y BIENES. Cada uno de los impactos identificados se evalúan como **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AID.*
T15 T16	Con la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal se incorporan senderos de conexión, veredas y bicisendas (ahora inexistentes) incrementando extensión de la RED PEATONAL y de la RED DE CICLOVÍAS del área Sur de la Ciudad, produciendo un impacto que se evalúa como **positivo medio**, **permanente** y **localizado** en el *AEP.*
T19	A raíz de la multiplicidad de actividades a desarrollar por la población usuaria a partir de la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal, se producirá el incremento de residuos asimilables a los domiciliarios. Contemplando la implementación de las Medidas de Mitigación y del PGA propuestos y considerando que tanto AUSA como el GCABA ya cuentan con programas de

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
	GESTIÓN DE RESIDUOS – RSU en el área y en los espacios verdes públicos de la Comunas, que podrán ser ampliados sobre los respectivos sectores bajo su responsabilidad, el impacto producido se evalúa como **negativo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP*.
T27 a T29	La Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal conlleva la incorporación de instalaciones, equipamiento y mobiliario urbano aptos para el desarrollo de multiplicidad de actividades complementarias a las ACTIVIDADES EN EL ÁREA que ya se desarrollan a nivel barrial referidas a los rubros comercial y de servicio, deportivo, recreativo, socio-recreativo, educativo y socio-cultural, por lo que se estima que en este sentido, se producirá un impacto **positivo leve**, **permanente** y **distribuido** a nivel barrial y e intercomunal.
T30	Con la Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal que da carácter a la Autopista Parque Dellepiane al extenderse a lo largo y acompañando la traza vial, se incorpora a los ESPACIOS VERDES Y DE ESPARCIMIENTO de la ciudad un espacio público de gran envergadura y singular calidad ambiental, a raíz de la parquización planificada con las distintas especies nativas de herbáceas y arbustos y árboles que albergará y los recorridos para peatones y bicicletas que propicia, produciendo un impacto que se evalúa como **positivo alto**, **permanente** en tanto se lleven a cabo las pertinentes tareas de mantenimiento de sus condiciones iniciales y **distribuido** a nivel interbarrial e intercomunal.
P31 Q31	La Puesta en Funcionamiento de la Readecuación de la Traza Principal con la inclusión de los Carriles Exclusivos para líneas de APP, junto con la Puesta en Funcionamiento de Pasarelas Peatonales aportarán un reordenamiento que incidirá sobre la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO merced a la ampliación de la traza con la repavimentación de la calzada principal y la circulación diferenciada del tránsito, la presencia de nuevas instalaciones y mobiliario correspondiente a las estaciones-parador y el emplazamiento de las pasarelas peatonales reconstruidas y nuevas con diseño estandarizado. Teniendo en cuenta la diversidad de situaciones y elementos que actualmente conforman la perspectiva a lo largo de la extensión de la autopista, se estima que el nuevo ámbito de la Autopista Parque Dellepiane se traducirá en un impacto **positivo leve**, **permanente** y **localizado** en el *AEP.*

CELDA	DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO
R31 S31	Si bien la Puesta en Funcionamiento de los Nuevos tramos de Colectoras Norte y Sur y de la Ampliación de Puente Ferroviario Belgrano Sur y Ampliación de Puente Carretero Río Negro modificarán el entorno del segmento de la red vial en el que se extenderá este componente del Proyecto, se estima que no se producirá una alteración que genere un impacto significativo en cuanto a la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO.
T31	La Puesta en Funcionamiento del Parque Lineal aportará a un sector actualmente desarticulado en sus funciones y postergado en su renovación, nuevas condiciones de buena calidad ambiental (vegetación, iluminación, mobiliario, equipamiento para uso de encuentro social, cultural, deportivo, comercial) al espacio verde público a lo largo y acompañando toda la traza de la Autopista Parque Dellepiane, produciendo un efecto enriquecedor sobre la PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO. El impacto se pondera como **positivo alto**, **permanente** y **localizado** en el *AID.*

6.3. SÍNTESIS CONCLUSIVA DE LA EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES DEL PROYECTO

Realizada la evaluación de los impactos ambientales del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se puede concluir con la siguiente síntesis:

Como resulta habitual en intervenciones de estas características, será durante la Etapa Constructiva del Proyecto cuando se producirán la mayoría de los impactos negativos sobre los componentes del medio en el que se inserta. De acuerdo a las acciones previstas para la período de obra, los efectos adversos identificados se relacionan con las emisiones de gases y partículas y los ruidos producidos por el accionamiento de vehículos y equipos y las tareas propias de esta etapa; con la remoción de suelos (aunque en un medio ya totalmente antropizado) y del manto vegetal como producto de excavaciones; con la alteración de los drenajes a raíz de los trabajos en superficie y en profundidad; con la afectación del arbolado público por la extracción de ejemplares existente en las áreas verdes laterales a la actual traza de la AU Dellepiane afectadas por las obras y, en consecuencia, sobre el hábitat de la avifauna que en ellos se refugia; con las alteraciones, al abrirse los sucesivos frentes de obra, en la operatividad de la red vial (autopista y red urbana), de la red peatonal y del autotransporte público y, consecuentemente en la accesibilidad; con la resolución de interferencias con tendidos de infraestructura de servicios y desagües al realizarse las tareas en profundidad; con la gestión de los residuos generados en obra (RSU y peligrosos); con la gestión de los excedentes generados por la obra como producto de excavaciones, de los excedentes verdes derivados de la extracción,

trasplante y plantación de árboles, y de los excedentes de demoliciones y de materiales utilizados en obra. Asimismo, se identifican como efectos adversos en esta etapa la probabilidad de que sucedan accidentes al ejecutarse los trabajos; la desactivación de los espacios verdes laterales a la traza de la autopista destinados a actividades de esparcimiento; y, finalmente, con la alteración del paisaje urbano, producto de la instalación de cercos y vallados que confinarán del desarrollo de los distintos trabajos en los sucesivos frentes de obra.

En general, estos efectos se evalúan como impactos negativos de magnitud leve, con la excepción de dos ponderados como de magnitud media, uno a raíz de la extracción de árboles que disminuirá notoriamente la masa arbórea existente y que, más allá de los trasplantes que puedan llevarse a cabo, deberá ser compensada de acuerdo al requerimiento de la autoridad competente del GCABA; otro, con relación a la ampliación del Puente Carretero Río Negro, debido a la interrupción de su uso durante el tiempo de demande la ejecución de la obra, lo que afectará la circulación del tránsito de la red urbana y la accesibilidad al área a la que sirve.

En general. se trata de impactos acotados en al tiempo del período de la obra, con un alcance que remite al área de ejecución de la misma y no más allá del área de influencia determinada para el presente Estudio.

Todos serán pasibles de ser compensados o atenuados mediante la aplicación de las Medidas de Mitigación propuestas y de la implementación del Plan de Gestión Ambiental (PGA) definido para esta etapa del Proyecto, y cuyos lineamientos forman parte del presente Informe Técnico.

Los efectos positivos destacables, también evaluados como de magnitud leve y circunscriptos al tiempo de duración de la obra, se refieren a la generación de empleo y a la actividad del comercio y los servicios vinculados a la industria de la construcción, movilizadora de la economía regional.

Durante la Etapa de Operación, se prevén los impactos positivos más significativos del Proyecto, ya que con la puesta en funcionamiento de los distintos componentes del Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane, se cumplirá con el objetivo fundamental de jerarquizar y optimizar la red vial troncal de la Ciudad, fomentando la seguridad vial y peatonal de acuerdo a la normativa vigente, el uso seguro y ordenado del transporte público, la generación de usos mixtos para potenciar la actividad social y el disfrute de los vecinos linderos mientras se promueven mejoras en el paisaje urbano.

En este sentido, el conjunto de las acciones producirán efectos favorables, con distinta intensidad sobre la calidad del aire debido a la mejora en la fluidez del tránsito disminuyendo la cantidad de detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión; sobre el tránsito circulante por la autopista y por la red vial urbana al producirse distintas mejoras que benefician la operatividad de estas vías y la accesibilidad al sector; sobre el transporte público, al producirse la instalación de la infraestructura necesaria para la circulación diferenciada del transporte público, que permitiría una mejora en la calidad del

servicio; sobre la conectividad y la seguridad en el desplazamiento de los peatones a partir de los reemplazos e incorporación de nuevas pasarelas aéreas y de las mejoras y ampliaciones de la red peatonal, asociadas a los puentes y a las veredas y senderos trazadas en el nuevo parque lineal; sobre las actividades que desarrollan instituciones y comercios que funcionan en el área de influencia, que se verán potenciadas como consecuencia de la provisión de espacios, instalaciones y mobiliario urbano aptos para el desarrollo de actividades recreativas, deportivas, culturales y sociales en general, acompañadas por comercio orientado a la gastronomía; y sobre el equipamiento urbano del área, al sumarse un nuevo espacio verde y de esparcimiento de envergadura, el Parque Lineal que da carácter a la Autopista Parque Dellepiane, extendiéndose a lo largo y acompañando la traza vial, conformando un espacio público de singular calidad ambiental, aportando una cubierta vegetal de herbáceas y arbustos y con una masa arbórea (constituida por transplante y compensación de ejemplares existentes y por incorporación de nuevos ejemplares), de especies nativas seleccionadas para asegurar su sustentabilidad y mantenimiento en el medioambiente urbano.

Cabe destacar que los impactos positivos evaluados como de mayor magnitud son los vinculados a los beneficios sobre la operatividad y la seguridad de la red vial - autopista, a la accesibilidad que se propicia al sector y también a la habilitación del parque lineal que incorpora un espacio público con parquización planificada al sistema de áreas verdes y de esparcimiento público de este sector de la ciudad.

En cuanto al paisaje urbano, se estima que el aporte a realizar por los distintos componentes del Proyecto serán percibidos de acuerdo a los elementos que los componen, destacándose la evaluación como un impacto positivo de magnitud alta al efecto que producirá en este sentido el Parque Lineal.

Los únicos impactos negativos reconocidos para esta etapa, de magnitud leve, se relacionan con la presión que recibirá la gestión de los residuos del tipo RSU producidos por la generación adicional de residuos que derivará del funcionamiento de las nuevos espacios verdes y el desarrollo de las actividades para ellos propuestas, y que deberá ser adecuadamente llevada adelante a través de un programa específico del PGA.

Las Medidas de Mitigación propuestas y los Programas del PGA definidos para la Etapa de Operación que se incluyen en el presente Informe Técnico, están dirigidos a anticipar, prevenir y/o controlar factores que pudieren causar contextos desfavorables, y en tanto se cumpla con su instrumentación e implementación, los beneficios del Proyecto podrán ser sostenidos en le tiempo.

Finalmente, de acuerdo al análisis realizado, se puede concluir en que el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane no presenta factores adversos que no puedan ser atenuados y/o controlados, y deviene en una oportunidad para avanzar en el Plan de Movilidad Sustentable que beneficie al área Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

7. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Se define como medidas de mitigación ambiental al conjunto de acciones de prevención, control, atenuación, restauración y compensación de impactos ambientales negativos que deben acompañar el desarrollo de un proyecto para asegurar el uso sustentable de los recursos involucrados y la protección del ambiente, incluyendo tanto los aspectos que hacen a la integridad del medio natural como aquellos que aseguran una adecuada calidad de vida para la comunidad involucrada. Por extensión, también se consideran Medidas de Mitigación a aquellas que mejoran, propician, y/o potencian a los impactos positivos del Proyecto.

Las Medidas de Mitigación de impactos ambientales indeseados del Proyecto se basan, preferentemente, en la prevención y no en el tratamiento. Este criterio se apoya, por un lado, en la necesidad de minimizar con eficiencia dichos efectos y por otro, en que el costo de su tratamiento es generalmente mucho mayor que el de su prevención. En términos generales, pueden clasificarse en las siguientes categorías:

- las que evitan la fuente de impacto.
- las que controlan el efecto limitando el nivel o intensidad de la fuente.
- las que mitigan el impacto por medio de la rehabilitación o restauración del medio afectado.
- las que compensan el impacto reemplazando o proveyendo recursos o ecosistemas sustitutos.

7.1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN GENERALES

De acuerdo con la evaluación ambiental efectuada respecto del Proyecto, deben implementarse medidas de mitigación ambiental generales como las que seguidamente se enuncian:

- Incorporar al diseño del Proyecto todos los aspectos normativos, reglamentarios y procesales establecidos por la legislación vigente, en las distintas escalas, relativos a la protección del ambiente; a la autorización y coordinación de cruces e interrupciones con diversos elementos de infraestructura; al establecimiento de obradores; etc.
- Proveer capacitación de los niveles con capacidad ejecutiva de la/s empresa/s contratistas en los aspectos de eficiencia y requerimiento ambiental.
- Elaborar y mantener actualizado, durante las distintas etapas del Proyecto, un programa de actividades y de coordinación que minimice los efectos ambientales indeseados. Esto resulta particularmente relevante para la Etapa Constructiva, con relación a la planificación de obradores,

secuencias constructivas, técnicas de excavación y construcción, conexión con cañerías existentes, etc.

- Asegurar los debidos planes de contingencia para situaciones de emergencia que puedan ocurrir y tener consecuencias ambientales significativas, tanto en la etapa constructiva como en la de operación.

7.2. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ESPECÍFICAS

En cuanto a las Medidas de Mitigación específicas, estas se han ordenado de acuerdo a las etapas del Proyecto y son las siguientes:

7.2.1. Etapa pre-constructiva

7.2.1.1. Difusión del Proyecto

M1. Se planificará la correcta difusión del Proyecto a través de los medios que se estime convenientes, con el fin de minimizar los efectos adversos que la incertidumbre en la opinión pública pueda producir en contrario a la concreción del mismo.

7.2.2. Etapa Constructiva

7.2.2.1. Tareas preliminares de adecuación de la Red Vial

M2. Se realizarán y/o completarán las gestiones destinadas a la ejecución de las obras viales provisorias que impliquen modificaciones a la circulación vehicular, aprobados por la Dirección General de Tránsito y Transporte del GCBA, en un plazo concurrente con la fecha de iniciación de las obras, para asegurar el cumplimiento del cronograma trazado.

7.2.2.2. Funcionamiento del Obrador

M3. La ubicación de los obradores se dispondrá en sitios donde no se generen conflictos con las actividades contiguas, de linderos y de la comunidad en general y/o produzcan impactos acumulativos o de saturación de infraestructura de servicios.

M4. Se mantendrá vigilancia permanente, fuera del horario de trabajo se mantendrá cerrado y de noche, con las condiciones adecuadas de iluminación.

M5. El funcionamiento del obrador considerará todos los aspectos ambientales y de salud e higiene que correspondan, como:

- provisión de agua potable en condiciones aptas para su consumo, cocción de alimentos y aseo personal;
- prohibición de limpieza de vehículos o maquinaria con escurrimiento directo sobre el terreno, la vía pública y/o drenajes pluviales;

- prohibición de cualquier acción que modifique la calidad y aptitud de las aguas subterráneas en el área de la obra;
- instalación de baños químicos y provisión de sistemas adecuados para la eliminación y tratamiento de los deshechos producidos por las actividades humanas;
- adecuada disposición transitoria de los residuos sólidos domésticos generados por el funcionamiento del obrador con el fin de impedir problemas innecesarios de creación de ambientes propicios para la proliferación de vectores y roedores y/o evitar la contaminación de aguas y suelos;
- provisión de sistemas adecuados, de acuerdo con la normativa vigente, para disposición transitoria de combustibles, aceites y desechos propios del mantenimiento de equipos y vehículos de transporte de materiales en el obrador;
- exigencia de conductas que eviten los derrames, pérdidas y generación innecesaria de desperdicios;
- mantenimiento de las condiciones generales de limpieza y provisión de todos los elementos y aplicación de métodos necesarios para asegurar las condiciones de salubridad que establecen las normas de higiene y seguridad vigentes;
- aprovisionamiento de botiquines de primeros auxilios, equipos de extinción de incendios, etc. cumpliendo con las normativas de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

7.2.2.3. Instalación de Cercos de Obra y Vallados

M6. Los cercos de obra y vallados se circunscribirán al *AEP* según se trate de sectores dedicados a distintos tipos de obras. La ocupación en calzada de la red vial urbana debe ser previamente autorizada por el GCABA.

M7. Se asegurará la correcta protección del espacio público afectado, mediante la colocación de cercos y vallados efectivos, que impidan el paso del público al interior de la obra exhibiendo el adecuado señalamiento precautorio, eficaz tanto en horario diurno como nocturno y visualmente acorde a la estética del paisaje urbano del sitio. Durante todo el período de la obra los cercos y vallados conservarán el alineamiento y la estabilidad necesarios para minimizar los riesgos de caída por causa del viento u otros fenómenos. Asimismo, mantendrán las condiciones de higiene y el buen estado visual y estético.

M8. Los cercos y vallados se dispondrán de forma tal que garanticen la accesibilidad y circulación por la vía pública en condiciones de total seguridad de los peatones, incluidas las personas con movilidad reducida. Para ello se mantendrán espacios a modo de senderos, adecuadamente dimensionados y debidamente iluminados en horario nocturno.

M9. Se colocarán vallas rígidas y seguras alrededor de las excavaciones y pozos abiertos.

M10. Se instalarán las protecciones reglamentarias y la señalización adecuada para modificar el tránsito de urbano y propio de la autopista para seguridad de los vehículos con relación a la zona de obra.

M11. Se colocarán los elementos necesarios y más adecuados para proteger las aberturas y los pozos de trabajo de las inclemencias del clima (precipitaciones, viento).

M12. Se reducirá la intromisión visual y estética en el paisaje urbano cumpliendo en los frentes de obra estrictas condiciones de pulcritud, de manera de no resultar una intrusión objetable en el espacio público circundante.

M13. Se actuará en forma coordinada con los responsables de las actividades frentistas a las obras que pudieran verse afectadas por el desarrollo de los trabajos, a fin de minimizar la afectación de las mismas.

M14. Se coordinará anticipadamente con los responsables de las empresas de transporte público de pasajeros a fin de mantener su habitual funcionamiento, en lo que refiere a sus condiciones de accesibilidad.

7.2.2.4. Señalizaciones

M15. Los elementos de señalización serán mantenidos y operados en forma apropiada para resultar efectivos en la comunicación a los transeúntes. Para ello:

- se planificará el tipo de componentes a ser utilizados de acuerdo a la información que deba ser transmitida;
- se programará con anticipación su distribución y se definirá el período en el cual los mismos deberán mantenerse en el sitio;
- se cuidará la integridad de los elementos, efectuando las tareas de reparación y mantenimiento apropiadas para garantizar la eficiencia de sus funciones.

7.2.2.5. Preparación del área para las obras

M16. Se procederá con las acciones necesarias para prevenir y minimizar posibles afectaciones a la composición del aire como consecuencia del polvo que se genere en esta instancia.

M17. La estabilidad de los suelos circundantes a excavaciones será asegurada, aguas arriba y abajo, a las zonas afectadas y se programará adecuadamente toda la remoción, movimiento y traslado de sedimentos, suelos y/o vegetación.

M18. Serán implementadas las medidas de control de plagas pertinentes, que eviten la afectación de las áreas aledañas por la migración de roedores e insectos.

7.2.2.6. Escurrimientos y Drenajes

M19. Se planificará la conducción del agua de lluvias y/o riego, cuyo escurrimiento se vea alterado como producto de la modificación de drenajes y pendientes y la de aquella que será retenida por las superficies impermeabilizadas.

M20. Se controlará el escurrimiento de aguas mediante obras que intercepten y conduzcan la escorrentía superficial fuera de los sitios de acopio.

M21. En caso de corresponder por la profundidad de excavaciones para fundaciones, la ejecución de la depresión de napas se planificará el manejo de los excedentes de agua subterránea, evitando el vertido directo a la calle.

M22. Se impedirá el escurrimiento directo al suelo de las aguas de lavado de las hormigoneras, así como de cualquier otro residuo proveniente de las operaciones de mezclado de los hormigones y otras operaciones de limpieza.

7.2.2.7. Transporte de materiales desde y hacia la obra

M23. Todos los materiales que pudieran desprender polvo serán transportados en vehículos cubiertos, con el tenor de humedad suficiente como para minimizar su pulverulencia. Estos materiales serán cargados o descargados y acopiados en todos los casos, dentro de los límites establecidos para la ejecución de la obra.

M24. Los vehículos de transporte respetarán su capacidad máxima de carga y ésta será trasladada de forma tal de evitar que el material acarreado se vuelque o desparrame en el trayecto. Dependiendo del material del que se trate, se cubrirá la carga en su totalidad, se la enrasará y/o humedecerá en el sitio de origen.

M25. Se controlará la carga máxima por eje, de acuerdo a las características de los pavimentos de las rutas establecidas.

7.2.2.8. Protección de material acopiado y expuesto

M26. En las áreas de acopio expuestas a la intemperie, se preverá protección de los materiales mediante cubiertas adecuadas, para evitar el arrastre debido al viento y a la escorrentía superficial.

M27. Durante el período de acopio en obra, se instrumentará la humectación periódica de los materiales que pudiesen generar pulverulencia, manteniendo permanentemente el tenor de humedad apropiado para evitar dispersiones que afecten la calidad del aire.

7.2.2.9. Interferencia con redes de servicios

M28. Con la planificación de las obras se realizará un exhaustivo relevamiento de la red de infraestructura de servicios a fin de evitar o minimizar interferencias no deseadas y/o actuar en forma coordinada con las empresas responsables de dichas prestaciones, de tal manera de optimizar los tiempos,

los costos y de atenuar las molestias que pudieran causarse a vecinos por eventual interrupción de los servicios.

7.2.2.10. Control de Emisiones Gaseosas y Material Particulado

M29. Se asegurará el cumplimiento de las normas vigentes referidas a la composición química del aire, respetando los niveles de emisiones y concentración por ellas estipulados.

M30. Sobre los vehículos y equipos con motor a combustión utilizados para la ejecución de las obras, se realizarán los controles periódicos y el mantenimiento apropiados para asegurar su buen funcionamiento evitando la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

M31. Se aparagarán los motores de las maquinarias durante los períodos de espera entre los trabajos que demandan su utilización

M32. Se se realizará el control para que los vehículos de transporte mantengan apagado el motor tanto durante la carga/descarga de materiales como durante el período que se encuentren en espera.

M33. Se controlará que el contenido de humedad de la tierra y de los materiales pétreos que se manipulan en la obra, sea suficiente para no generar emisiones a la atmósfera.

M34. Se efectuará el humedecimiento o riego periódico de las sendas de circulación en el área de trabajos que estén desprovistas de carpeta de rodamiento. Se eliminará el barro de todos los equipos y vehículos antes de abandonar el sitio de obras.

M35. En el caso de evacuación vertical de escombros, se utilizarán tubos con conexiones estancas entre sí, colocando además una lona de protección en el contenedor para evitar la proyección de polvo.

M36. Se cuidará el mantenimiento de un adecuado tenor de humedad en los materiales que pudieran generar partículas durante la realización de tareas de corte, lijado y cepillado, de elaboración de morteros, y/o de limpieza.

7.2.2.11. Control de Ruidos

M37. Las actividades serán programadas de modo de minimizar las afectaciones por ruido al área circundante a la obra, cuidando que los niveles no incrementen más de los valores de fondo de la zona.

M38. Se programará la realización de los trabajos por fuera de horarios nocturnos y/o diurnos de menor actividad en el entorno para evitar molestias a los vecinos.

M39. Se realizará el monitoreo continuo sobre el funcionamiento y la eventual calibración de los equipos y vehículos, controlando periódicamente filtros y válvulas y manteniéndolos en buen estado de afinación.

M40. En caso de resultar necesario, los equipos motorizados utilizados para la ejecución de los trabajos contarán con silenciadores, dispositivos de supresión o amortiguación de ruidos en generadores, compresores, etc., a fin de evitar la propagación de ruidos y vibraciones que afecten a la población vecina y/o el desarrollo de actividades contiguas a las obras.

M41. En caso que el tipo de tareas lo demanden y que las operaciones lo permitan, se realizará un aislamiento o apantallamiento acústico temporal.

M42. Se dispondrá para los operarios de mayor exposición directa al ruido y a las partículas generadas por la acción mecánica de las diversas maquinarias, la provisión de los correspondientes elementos de seguridad y protección personal.

M43. Se controlará que los vehículos y equipos dejen de funcionar durante los períodos de espera para su ultilización entre trabajo y trabajo y/o de carga y descarga de materiales

M44. De manera concurrente, serán consideradas todas las Medidas de Mitigación propuestas por el Informe de Evaluación de Impacto Acústico (Anexo 13 del presente Informe Técnico)

7.2.2.12. Excavaciones, Movimiento de Suelos y Rellenos

M45. Las tareas se planificarán de manera de reducir a uno los puntos de egreso/ingreso de vehículos de transporte de material excedente de las excavaciones o de relleno.

M46. Al realizarse la extracción de tierra y durante el período de acopio, se atenuarán las emisiones pulverulentas mediante el rociado permanente del material, con agua u otro agente humectante.

M47. En caso de que las características organolépticas del suelo o material removido hagan presumir la existencia de compuestos contaminantes, se dispondrá de protocolos para su manejo, contempando la modalidad de acopio transitorio, la realización de análisis de laboratorio correspondientes para determinar la calidad del material y proceder en consecuencia respecto de su disposición final.

Excavaciones

M48. Antes del inicio de la obra, se implementará un estudio de los escurrimientos superficiales en el área a excavar, con el fin de instrumentar las medidas (derivación o captación y de ser necesario su bombeo) que eviten el ingreso de aguas drenantes (pluviales o de riego) a los pozos abiertos o el posible anegamiento de áreas aledañas.

M49. Se garantizarán métodos de excavación que aseguren la estabilidad de los taludes generados, ya sea en forma natural o mediante el empleo de sostenimientos temporarios.

M50. Se implementará un sistema de monitoreo en correspondencia con el avance de las obras con el objeto de mantener bajo control los posibles asentamientos que pudieran producirse en el terreno, permitiendo detectar la

variación de los mismos y corregir las causas que los generen.

M51. En caso de encontrar restos de construcciones anteriores, se tomarán los recaudos necesarios para separar los escombros, evitando que los mismos pudiesen contaminar las aguas subterráneas.

M52. El manejo del material extraído será planificado de acuerdo a los resultados obtenidos en los sondeos realizados con anterioridad al inicio de las tareas.

M53. Los sitios de disposición final de los suelos extraídos serán definidos a sitios autorizados por el GCABA. Se coordinará el retiro inmediato del material excavado hacia los sitios de disposición final a cargo de transportistas registrados.

M54. Para el caso de ser necesario su acopio circunstancial dentro del área de obra, se definirán con anticipación los sitios de probable disposición transitoria de material excedente de acuerdo a su composición.

Rellenos

M55. Cuando la calidad del material lo permita y con el fin de minimizar o evitar la necesidad de explotar otras fuentes y disminuir los costos ambientales y económicos, para realizar rellenos podrá aprovecharse el material producto de la excavación. En este caso se tomará el recaudo de extremar los cuidados en la selección de material producto de excavaciones a utilizar en rellenos, verificando que las remesas se encuentren libres de escombros.

M56. El material extraído que sea acopiado a fin de utilizarse para relleno, deberá ser protegido y tratado adecuadamente a los efectos de mantener y/o recuperar las condiciones físico / químicas apropiadas para servir a la restitución de la capa de suelo y cubierta vegetal, donde sea necesario.

M57. Se mantendrá el suelo extraído o a utilizar para rellenos a resguardo de un potencial riesgo de contaminación, evitando traslados sucesivos durante el período de acopio y disponiendo para ello un sitio alejado del accionar de maquinarias y vehículos.

M58. Se preverá efectuar un estricto control de la calidad de la tierra a ser utilizada como relleno para la restitución de la capa de suelo y cubierta vegetal en las áreas verdes del nuevo parque lineal y/o canteros laterales a la traza principal y colectoras. Se procederá a esta acción únicamente con la certeza de que el material se encuentra libre de contaminantes.

7.2.2.13. Manejo y Gestión de Residuos y Efluentes

M59. Se verificará que el manejo general de residuos y efluentes se realicen dando estricto cumplimiento a la legislación vigente en la materia y adoptando los siguientes criterios:

- diagramar las prácticas respecto al manejo de los residuos y efluentes identificados, definiendo modalidad de recolección y sectores para la

disposición y/o acopio de los mismos en forma transitoria, dentro del sector de obra;

- arbitrar los medios para que ningún combustible, aceite, sustancia química y/o cualquier otro producto contaminante sea derramado;
- mantener las bocas de desagüe permanentemente libres de posibles obstrucciones producidas por la presencia de materiales de construcción, escombros y/o residuos de todo tipo;
- evitar el lavado de hormigoneras in situ pero si esta acción no pudiera eludirse, los líquidos resultantes bajo ningún concepto serán vertidos sobre suelo desnudo, ni en desagües pluviales sino que serán recolectados en contenedor adecuado para tal fin, para ser trasladado sin riesgo de pérdidas a sitio de vuelco donde los efluentes puedan recibir previo tratamiento;
- de ser necesario realizar la depresión de la napa freática, es obligatorio contar con los permisos necesarios emitidos por autoridad pertinente;
- mantener todos los lugares de operación libres de obstáculos y desperdicios de materiales o basura y retirar todo material sobrante e instalaciones temporales tan pronto como no sean necesarios;
- determinar de acuerdo al tipo de residuo y/o efluente identificado, los sitios de disposición final y la periodicidad de los retiros a realizar según corresponda a través de terceros debidamente autorizados o a través de la prestataria del servicio municipal;
- proveer de contenedores apropiados para la recolección y disposición transitoria de residuos asimilables a domésticos, de desechos de obra y de productos utilizados en el mantenimiento y operación de vehículos y maquinarias (aceites, lubricantes, combustibles, etc.) ubicándolos de manera de evitar molestias a las actividades aledañas, los frentistas y los transeúntes;
- proveer de contenedores diferenciados para la recolección y disposición transitoria de residuos especiales (Ley CABA Nº2214), contando con los servicios de una empresa autorizada para su transporte y disposición final;
- en caso de ser utilizados lodos betoníticos en la construcción de los pilares de puentes, proveer de contenedores específicos para efectuar el secado de barros para su disposición final a través de operador de inertes autorizado
- efectuar la disposición final de los residuos exclusivamente en los lugares aprobados por las autoridades competentes a través de empresas transportistas debidamente autorizadas;
- disponer un sistema de rápida evacuación para aquellos residuos cuyo retiro quede a cargo de la empresa Contratista, contando con vehículos en cantidad y condiciones adecuadas para el transporte, el que se realizará en forma programada;

- respetar los sitios y horarios de disposición pre-establecidos para la adecuada recolección de aquellos residuos que serán gestionados por parte de la empresa prestataria en la zona;
- monitorear periódicamente la calidad y cantidad de los efluentes líquidos con el fin de establecer y proceder a su adecuado manejo, según se trate de sustancias contaminantes o no;
- equipar a los trabajadores y operarios con los correspondientes elementos e indumentaria de seguridad industrial específicas de su labor.

7.2.2.14. Prevención en Higiene y Seguridad del Trabajo

M60. Se observarán los requerimientos fijados por las leyes nacionales y locales con relación a las condiciones de Higiene y Seguridad del Trabajo como así también las pautas establecidas en el "Manual de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente" de AUSA.

M61. Dentro del cuerpo de profesionales dedicados al seguimiento de las obras, se incluirá un especialista matriculado, responsable del tema en Higiene y Seguridad, que verifique en obra el cumplimiento de las disposiciones legales, las establecidas por el mencionado Manual de AUSA (M.59) y de las recomendaciones incluidas en el presente documento.

7.2.2.15. Manejo de la Vegetación

M62. Las medidas de mitigación referidas a garantizar el adecuado manejo de la forestación y vegetación durante la Etapa de Obra, deberán ejecutarse por un especialista en el tema cuya responsabilidad será la planificación y supervisión de las acciones a realizar y deberán ajustarse a los criterios aprobados, en el marco de la normativa vigente, por la Dirección General de Espacios Verdes del GCABA.

M63. Las especies arbóreas que permanezcan dentro del ámbito de la obra, serán adecuadamente protegidas mediante algún medio físico (por ejemplo: corralitos o barandas de madera) durante todo el período de desarrollo de los trabajos en el entorno.

7.2.2.16. Hallazgo de piezas arqueológicas y/o históricas

M64. Antes del inicio de la obra, se definirán los procedimientos a seguir ante un hallazgo, estableciendo un protocolo que respete lo estipulado por las normas vigentes, como así también los criterios que correspondan para la extracción y protección de las piezas halladas.

M65. La Contratista informará y/o hará entrega inmediata a la Inspección de Obra de todo objeto de valor material, científico, artístico, arqueológico o paleontológico que halle al ejecutar las obras, sin perjuicio de lo dispuesto por la legislación nacional y local en la materia.

7.2.2.17. Medidas con relación al Tránsito y Transporte

Tránsito Vehicular

M66. Se instrumentará un Programa específico dentro del PGA, que contemple los desvíos, en los casos que sea necesaria la interrupción, total y/o parcial, de la circulación del tránsito automotor debido a la obra. Se pondrán en vigencia únicamente las rutas alternativas aprobadas por la Dirección General de Tránsito del GCABA, que serán conveniente y anticipadamente difundidas para conocimiento de la población en general.

M67. Las rutas alternativas definidas para el tránsito general, serán difundidas por medios de comunicación y en el lugar, serán indicadas mediante la utilización de cartelería ubicada en la vía pública, con la debida antelación geográfica y de forma tal que puedan ser leídos desde los vehículos en circulación. Se completará con la ejecución de obras complementarias provisorias, que guíen con precisión a los vehículos por las rutas previamente definidas.

M68. La planificación de los recorridos de los vehículos de transporte de materiales, contemplará que los horarios de arribo y egreso del obrador o frentes de obra, no coincidan con los picos del tránsito habitual en la zona de influencia, cumpliendo las disposiciones vigentes en materia de tránsito y seguridad vial para el tránsito pesado y las instrucciones particularizadas que la Dirección General de Tránsito del GCABA determine.

M69. Se contemplará minimizar la obstrucción de carriles para tránsito de paso, con el fin de reducir las interferencias de la obra con el tránsito vehicular.

M70. En los casos de ocupación parcial de calzada, se priorizará la circulación del transporte público de colectivos y vehículos de seguridad y emergencias.

M71. Los avances con empalizadas y/o cercos de obra sobre la calzada en la red vial urbana y en la autopista que produzcan la disminución de carriles, serán avisadas con anticipación geográfica mediante la colocación de carteles perfectamente visibles desde los vehículos en circulación.

M72. Si el avance con empalizadas y/o cercos interrumpiera el acceso a estacionamientos ubicados en lotes frentistas a la obra, se definirán y arbitrarán, contemplando las disposiciones vigentes, los medios más convenientes en cada caso para evitar o minimizar las molestias al desarrollo de la actividad, poniendo en previo conocimiento al propietario o titular.

M73. Se habilitarán canales de comunicación permanente con la Dirección General de Tránsito del GCBA a fin de coordinar, de acuerdo a los cronogramas de la obra y en los casos en que la autoridad competente evalúe conveniente o necesario:

- la presencia de agentes de tránsito, a fin de facilitar la conducción y/o derivación del paso de vehículos;
- los cambios en los ciclos de semáforos;

- la regulación de las condiciones de permiso para el estacionamiento sobre la red aledaña;
- el trazado y comunicación de rutas alternativas de circulación.

M74. Con una anticipación no menor a las 72hs, la Contratista notificará a la Inspección de Obra el cronograma de trabajos que produzcan interferencias en la red vial a fin de que se programe la difusión a la comunidad, a través de distintos medios de comunicación.

Tránsito Peatonal

M75. Para mitigar posibles efectos negativos de la obra sobre la red peatonal, se atenderá a las medidas propuestas para la instalación de vallados y cercos, garantizando que no se interrumpa el desplazamiento seguro de los transeúntes, aún de los que se desplacen con movilidad reducida.

M76. El acceso de vehículos a obradores deberá ser perfectamente identificado para minimizar los efectos de interferencia con la red peatonal de circulación.

M77. En los momentos previos al ingreso y egreso de vehículos y maquinaria al obrador o frente de obra de los camiones de transporte, se dispondrá el aviso a los transeúntes del movimiento vehicular mediante las acciones previamente programadas que eviten riesgo potencial para el personal a cargo de los trabajos y del público en general.

M78. Con relación al corte de acceso peatonal durante las obras del Puente Río Negro y de reemplazo de los puentes peatonales sobre la AU Dellepiane, las interrupciones serán indicadas mediante la utilización de cartelería ubicada en la vía pública, con la debida antelación geográfica y de forma tal que puedan ser leídos a distancia. Asimismo, los cortes serán debidamente informados a los vecinos de las áreas circundantes (probables usuarios habituales de los puentes) mediante publicaciones gráficas locales y difundidas mediante medios de comunicación masivos (redes sociales, radiodifusión de alcance local y regional).

Autotransporte Público de Pasajeros (APP)

M79. De ser necesario definir rutas alternativas y/o la relocalización de las paradas de las líneas de APP afectadas por las obras a ejecutarse con relación a la red vial urbana, se efectuarán las gestiones correspondientes tendientes a resolver su traslado temporario ante la Autoridad de Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

M80. Se comunicarán con anticipación, tanto en las unidades mismas de APP como a través de cartelería adecuada, ubicada en lugares visibles del entorno urbano, informando los recorridos temporarios y la relocalización transitoria de las paradas.

7.2.2.18. Medidas post - construcción

M81. Se llevarán a cabo acciones de restauración con el objeto de, al menos, recuperar las condiciones ambientales previas o establecer otras nuevas de

mejor calidad. Estas medidas comprenderán mínimamente:

- limpieza de los sitios de obras, remoción de desechos sólidos y líquidos remanentes;
- restauración de superficies, relleno, nivelación de áreas perturbadas,
- la recuperación paisajística.

7.2.3. Etapa de Operación

7.2.3.1. Control de Ruidos

M82. Si bien no se prevé una alteración relevante sobre los niveles sonoros, será recomendable realizar un seguimiento de las condiciones acústicas ante potenciales efectos que podría generar el Proyecto en algún punto crítico bajo condiciones eventuales.

M83. Se controlará en forma continua el estado de conservación del pavimento y se instrumentarán acciones de mantenimiento permanente, a fin de descartar posibles sectores en que daños producidos por el tránsito o la fatiga de los materiales puedan generar aumentos de ruidos, y en caso de detectarse, viabilizar las soluciones correspondientes.

7.2.3.2. Manejo de Residuos

M84. A fin de evitar obstrucción de los adecuados drenajes y/o contaminación, deberán adoptarse los siguientes criterios con relación al manejo de residuos sólidos:

- mantener todos los espacios públicos y semipúblicos de operación liberados de desperdicios y/o basura;
- disponer los residuos producidos por los comercios y servicios a instalarse en las áreas del nuevo parque lineal convenientemente embolsados de acuerdo a las normas y recomendaciones vigentes, y colocarlos en los lugares determinados para ser retirados en los horarios en que se efectivice el sistema de recolección;
- asegurar que la disposición temporaria no genere contaminación de suelos y aguas, peligro de incendio o bloqueo del acceso a las instalaciones del lugar.

M85. Se implementará un servicio de limpieza particularizado sobre el nuevo Parque Lineal Dellepiane, que contemple la adecuada coordinación con el servicio brindado por el GCABA para las áreas verdes de este sector de la ciudad y con el servicio de recolección de residuos provista por la prestataria del área.

7.2.3.3. Control de Instalaciones

M86. Se asegurará el correcto funcionamiento de la las instalaciones de iluminación y seguridad.

M87. Se efectuará el mantenimiento preventivo periódico de equipos de la centrales de control de estas instalciones.

7.2.3.4. Operatoria del tránsito

M88. Se realizará el monitoreo periódico sobre el flujo de tránsito en la Autopista Parque Dellepiane, con el objeto de verificar si la operación del Proyecto se ajusta a las previsiones realizadas en cuanto a los Niveles de Servicio de la autopista a partir de la implementación de los carriles exclusivos para circulación de líneas APP, de la apertura de los nuevos tramos de colectoras Norte y Sur y del rediseño de entradas y salidas de la autopista, y del ensanche de los puentes Ferroviario Belgrano Sur y Carretero Río Negro. En caso de estimarse necesario, se adoptarán medidas correctivas tendientes a la optimización de su funcionamiento.

M89. Se llevará un registro de los accidentes que pudieran producirse en el Área de Influencia del Proyecto, a fin de determinar sus causas, y si estas estuvieran relacionadas con efectos contraproducentes en la operación del mismo que no hubiesen podido ser previstos, se instrumentarán las medidas pertinentes para minimizar la probabilidad de ocurrencia.

M90. Se controlará en todos y cada uno de los componentes del Proyecto, el mantenimiento en buen estado de las calzadas y veredas, de la iluminación, del sistema de seguridad y de los señalamientos horizontal y vertical, con el propósito de asegurar las condiciones apropiadas para la circulación vehicular y peatonal contribuyendo, a la vez, a mantener la calidad ambiental adecuada en el entorno urbano.

7.2.3.5. Carriles Exclusivos

M91. Se coordinará con la autoridad competente del GCABA la realización de las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo sobre las instalaciones propias del sistema en carriles exclusivos (pavimentos y demarcaciones) y en paradores (solados, estructuras, paneles de cerramiento, paneles informativos, mobiliario, señalizaciones, iluminación, etc.).

7.2.3.6. Parque Lineal Dellepiane

M92. Se llevará a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo del Parque Lineal en coordinación con la autoridad competente del GCABA, abarcando la parquización, senderos peatonales, bicisendas, espacios deportivos y de esparcimiento, mobiliario urbano e instalaciones de iluminación y seguridad.

M93. Se implementará un Programa específico diseñado para seguimiento y control de los ejemplares arbóreos trasplantados y de los nuevos ejemplares de las distintas especies incorporadas (árboles, arbustos y herbáceas) que contemplará todas las medidas de prevención y/o mitigación recomendadas por la normativa vigente y/o por la autoridad competente en la materia, la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado (DGEVYA) del GCABA.

8. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL

El Plan de Gestión Ambiental (PGA) es la herramienta metodológica destinada a asegurar la materialización de las recomendaciones ambientales, a garantizar el cumplimiento de los objetivos propuestos y a corregir cualquier desajuste que implique riesgo ambiental.

El PGA debe orientarse a satisfacer los siguientes objetivos:

- Posibilitar y controlar el cumplimiento de la normativa vigente en materia ambiental, territorial, seguridad e higiene en todas las escalas jurisdiccionales que correspondan.
- Supervisar el monitoreo y control de la ejecución de las acciones de prevención y mitigación identificadas y toda otra que surja como necesaria, durante el desarrollo de las obras.

El PGA constituye un verdadero instrumento de gestión que asegura el desarrollo de los cronogramas de la construcción y operación, en un marco de equilibrio con el medio ambiente comprometido.

Está constituido por una serie de programas y subprogramas cuyos lineamientos se precisan a continuación, y deberán ser desarrollados en un nivel ejecutivo, con el detalle de cada una de las acciones a realizar, su cronograma de aplicación y el tablero de control de cumplimiento, por los responsables de la construcción y de la operación del Proyecto, con el fin de implementarlo desde el inicio mismo de cada etapa.

8.1. PGA ETAPA PRE-CONSTRUCTIVA

8.1.1. Programa de Difusión del Proyecto e Información a la Comunidad

Objetivo: Brindar a los vecinos en general y a los frentistas en particular, y a los usuarios de la vía de circulación información sobre el Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane y sus implicancias durante las etapas de construcción y operación a fin de clarificar situaciones de incertidumbre, dando también atención a aquellos aportes que beneficien el desarrollo de las tareas de obra y el funcionamiento posterior del sistema.

A través de este Programa AUSA conjuntamente con el Ministerio de Infraestructura del GCABA, instrumentarán la difusión del Proyecto mediante la implementación de las estrategias más adecuadas para tomar informar a la comunidad contemplando los medios de llegada más convenientes en cada caso:

- reuniones de presentación en las que el público asistente de diverso carácter (vecinos, profesionales, actores sociales, etc.) pueda evacuar dudas respecto de los alcances del Proyecto

- publicaciones gráficos, radiales y audiovisuales, por medios de comunicación masiva, portales de internet y redes sociales.

En Anexo, se incorpora el documento que establece los mecanismos y procedimientos a instrumentar por AUSA en sus Relaciones con la Comunidad, ante posibles conflictos, eventualidades y/o reclamos que pudieren generarse previo o durante la ejecución de sus proyectos.

Anexo 15 - Procedimiento AUSA - Relaciones con la Comunidad

8.2. PGA ETAPA CONSTRUCTIVA

Antes del inicio de las obras la Contratista principal elaborará y pondrá a consideración de la Inspección de Obra una versión ejecutiva del PGA para las actividades de construcción (PGAc), desarrollado en función de sus sistemas de producción y donde precisará tecnologías aplicadas, roles, responsables, medidas de mitigación a implementar, y todas aquellas definiciones que posibiliten su instrumentación efectiva.

Para su elaboración la Contratista deberá tener en cuenta la normativa ambiental vigente y como mínimo las exigencias del Plan que a continuación se presenta, las prescripciones que haya incluido el Certificado de Aptitud Ambiental del Proyecto y las buenas prácticas en la materia.

Asimismo, se considerarán las prescripciones incluidas en los procedimientos y manuales propios de AUSA, incluidos como Anexos al presente Informe y que serán de aplicación supletoria para todas aquellas medidas de mitigación que se estipulan en el presente documento: Procedimiento de Relaciones con la Comunidad; Manual de Gestión Ambiental en Obras; Manual de Seguridad; Salud en el Trabajo y Medio Ambiente; Procedimiento de Emergencias Ambientales.

Anexo 16 - Manual AUSA - Gestión Ambiental en Obras

Anexo 17 - Manual AUSA - Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente

Anexo 18 - Procedimiento AUSA - Emergencias Ambientales

Una vez aprobado, y durante toda la Etapa Constructiva, la Empresa Contratista principal será la responsable de instrumentar e implementar del PGAc mediante la intervención de un Responsable Ambiental, arbitrando todos los medios necesarios para dar cumplimiento a los programas y subprogramas que en su marco se formulen, bajo la fiscalización de la Inspección de Obra.

8.2.1. Programa de Cumplimiento Legal, Permisos y Autorizaciones

Objetivo: asegurar el cumplimiento respecto de la normativa vigente en materia ambiental en el ámbito de la obra y sus áreas de afectación.

Para su instrumentación e implementación, se reconocerán los requerimientos legales que cada instancia y la acción y/o tarea implique, designando el personal responsable de la constatación, presentaciones, tramitaciones y procedimientos específicos para esta tarea.

Se considerará particularmente el monitoreo periódico sobre el desempeño de los aspectos generales de Seguridad e Higiene Laboral y su alineación con la normativa vigente.

8.2.2. Programa de Coordinación Institucional

Objetivo: planificar la instrumentación e implementar la coordinación con autoridades y organismos competentes para resolver temas vinculados al tránsito y circulación de los vehículos afectados a la obra, prestatarias de servicios por red, dependencias del GCABA y/o de las Comunas involucradas con injerencia en los alcances de la obra, autoridades competentes en materia de cumplimiento de las normas y/o disposiciones ambientales vigentes, responsables del desarrollo de actividades vecinas y en el área de influencia del Proyecto que pudieran verse afectadas por la ejecución de la obra.

Para el desarrollo y cumplimiento de este Programa, con acuerdo de la Inspección de Obra, la Contratista identificará las acciones de obra para las que se requerirá de la interacción institucional, los organismos y/o empresas con las que se deberá tomar contacto y la modalidad de vinculación en cada uno de los casos.

8.2.2.1. Subprograma de Coordinación con Prestadoras de Servicios por Red

Objetivo: establecer la coordinación con las empresas prestadoras de servicios por red para resolver las interferencias que la ejecución de la Obra pueda producir con la infraestructura existente.

Para ello la Contratista, con el acuerdo de la Inspección de Obra, planificará y propondrá la solución que se estime más adecuada y la consensuará con la empresa que corresponda, que será la encargada de ejecutarla, minimizando las molestias a los usuarios del área de influencia de la obra.

Asimismo, se programará el accionar para que la Contratista resuelva con celeridad ante el caso en que una eventual situación de interferencia no programada ponga en crisis la prestación del servicio.

8.2.3. Programa de Información y Vinculación con la Comunidad

Objetivo: planificar, generar y difundir la información actualizada respecto del desenvolvimiento y avances de la Obra, de las posibles afectaciones a las actividades del entorno, de la implementación de medidas de mitigación y programas del PGA previstos y todo otro aspecto de las tareas desarrolladas con

relación al medio ambiente, que resulten de interés público general y/o particular.

Este Programa se instrumentará a través de los subprogramas cuyos lineamientos se presentan a continuación.

La información se mantendrá actualizada para dar respuesta inmediata a todo tipo de consulta, observaciones u objeciones, identificando los problemas y adoptando las acciones para su solución y canalizadas a solicitud de la Inspección de Obra.

8.2.3.1. Subprograma de Difusión de Acciones de Obra

Objetivo: poner en conocimiento de la población vecina las acciones de la obra que pudieran interferir y/o alterar la dinámica habitual del área.

Previo acuerdo de la Inspección de Obra, la Contratista será responsable de la difusión del cronograma de obra aprobado, resaltando las acciones que alterarán el normal desarrollo de actividades en el entorno inmediato y señalando con precisión:

- tareas que podrán ocasionar inconvenientes
- día/s y horario/s en que se llevarán a cabo
- localización del sector urbano que se verá afectado
- medidas dispuestas para minimizar molestias

Para una divulgación fehaciente del cronograma y los avisos particulares pertinentes, se podrán utilizar medios de difusión audiovisuales y/o digitales, carteleras y/o elementos de señalética ubicados en la vía pública, etc.

8.2.3.2. Subprograma de Atención de Solicitudes y Reclamos de vecinos y responsables de actividades frentistas

Objetivo: establecer canales de comunicación con la población que pudiera verse afectada por la ejecución de las distintas acciones de la obra.

Para la planificación y cumplimiento de este Subprograma, con acuerdo de la Inspección de Obra, la Contratista definirá la modalidad de vinculación comunicacional con los actores sociales afectados por el desarrollo de la obra, que permita recepcionar solicitudes y reclamos, atender a su solución y darla a conocer a los interesados.

8.2.4. Programa de Verificación de Implementación de normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo

Objetivo: asegurar el cumplimiento eficiente respecto de la normativa vigente en materia de Seguridad e Higiene en Obra, manteniendo un profesional o equipo de profesionales asesor en la materia.

Durante la etapa de construcción, se implementará este Programa de forma tal que se verifique de parte de la Contratista:

- cumplir con los Requerimientos y Procedimientos de las Normas de Higiene y Seguridad aplicables según la legislación vigente, manteniendo un profesional que asesore en la materia;
- disponer personal de vigilancia en forma permanente;
- mantener las condiciones de limpieza y orden general, asegurando que los trabajos realizados y sus resultantes queden dispuestos y terminados adecuadamente al finalizar cada jornada laboral, de acuerdo al cronograma previsto;
- prever las señalizaciones adecuadas con letreros, banderas reglamentarias y por la noche con luces de peligro, toda interrupción u obstáculos en la zona de tránsito vehicular y peatonal; la señalización y vallado para toda persona que se acerque o realice tareas en zonas de peligro deberá estar permanentemente en condiciones de visibilidad diurna y nocturna;
- asegurar que los trabajos se realicen de manera de garantizar la seguridad y ocasionen las menores molestias posibles a terceros; cuando haya obras provisorias o auxiliares, se asegurará su funcionamiento o servicio continuo cuando corresponda.

8.2.5. Programa de Acción para el Cumplimiento de las Medidas de Mitigación para la Etapa Constructiva

Objetivo: planificación y supervisión del cumplimiento de las Medidas de Mitigación.

Para esto, la Contratista planificará y mantendrá actualizado un "tablero de control", que servirá para la supervisión de la ejecución de todas y cada una de las Medidas de Mitigación previstas para la Etapa Constructiva, en el que se indicarán, como mínimo:

- acciones a implementar
- recursos materiales necesarios
- personal responsable
- hitos temporales en los que se llevarán a cabo

Además, y de manera conjunta con la Inspección de Obra, se planificará el accionar mediante el que, si se estima conveniente, se determinará y concretará la suspensión de los trabajos ante la necesidad de ejecutar medidas de mitigación ambientales para prevenir o morigerar impactos ambientales imprevistos surgidos con el desarrollo de la obra.

8.2.6. Programa de Capacitación del personal de obra con relación al Medio Ambiente

Objetivo: la capacitación técnica de carácter inductivo, dirigida al personal de obra responsable de la implementación de las Medidas y Programas de protección ambiental, para alcanzar:

- concientización sobre su rol en cuanto a la preservación, protección y conservación del ambiente en el ejercicio de sus funciones;
- consustanciación con la metodología, los procedimientos y requisitos del PGA, advirtiendo las potenciales consecuencias de no cumplimentar los mismos;
- instrucción adecuada y completa con relación a los efectos negativos con que la obra afecta al medio ambiente, los potenciales peligros que los mismos implican y las adecuadas medidas de mitigación a aplicar;
- entrenamiento adecuado respecto a sus responsabilidades en materia ambiental que le permita llevar a cabo las Medidas de Mitigación y control que le competan y, particularmente, hacer frente a las contingencias que pudieran presentarse.

Para llevar a cabo la capacitación, se realizarán reuniones informativas previas al inicio de la obra y luego de comenzada la misma, reuniones de intercambio y entrenamiento con contenidos ajustados a los requerimientos de los distintos trabajos con implicancia ambiental y simulacros de accionar en situaciones de emergencia.

La planificación y ejecución de la capacitación se llevará a cabo bajo la supervisión de los profesionales responsables de seguridad e higiene y de medio ambiente de la Contratista.

Para la instrumentación de este Programa se preverá el desarrollo de al menos una reunión informativa, de intercambio y de entrenamiento en cada uno de los siguientes temas:

- Inducción Básica en Protección Ambiental.
- Control de la potencial contaminación ambiental del medio natural: aire, suelo, agua subterránea.
- Evaluación y control de riesgos. Seguridad de las personas, de bienes muebles e inmuebles.
- Contingencias Ambientales: derrames, desmoronamientos, explosiones, etc.
- Prevención y Control de Incendios.
- Gestión integral de residuos.
- Resguardo y manejo de las especies vegetales presentes en el entorno inmediato.

- Efectos potenciales del desarrollo de la obra sobre el medio social: tránsito de vehículos, peatones y bicicletas, calidad del paisaje, etc.

8.2.7. Programa de Instalación y Funcionamiento del Obrador y Frentes de Obra

Objetivo: definir los componentes y características del Obrador y Frentes de Obra de forma tal que su instalación y funcionamiento, ocasionen el menor nivel de conflicto ambiental y social sobre el medio en el que se inserta la intervención.

Para la instrumentación e implementación de este Programa, se atenderán las siguientes premisas

- en el sitio previamente establecido para la ubicación del Obrador y/o Frente de obra, se definirá la distribución de las áreas de trabajo, de acopio, de estacionamiento y de administración y personal, utilizando como locales cubiertos, módulos prefabricados que puedan ser removidos fácilmente al finalizar la obra; en forma previa a su instalación se presentará a la Inspección de Obra un croquis mostrando la ubicación de sus partes, superficie, accesos y otros detalles, así como también un registro fotográfico de la situación del sitio con anterioridad al inicio de la ejecución de la obra;

- se dispondrá la señalización adecuada de su acceso (cartel indicador), teniendo en cuenta el movimiento de vehículos, operarios y del entorno, evitando cortes de terreno, rellenos, remoción de vegetación en general y cortes de árboles en particular;

- se definirá un lugar para la correcta disposición en contenedores separados y apropiados a cada tipo, los RSU, residuos peligrosos, escombros y excedentes de demoliciones y retiros, excedentes de materiales de obra y excedentes de verdes, contemplando para cada tipo el retiro por el servicio acorde a las normas aplicables, en particular los del tipo peligrosos a través de empresas autorizadas para su transporte y disposición final;

- se preverá el acondicionamiento de los sectores destinados al almacenamiento de productos de insumo potencialmente contaminantes y de depósito transitorio de residuos peligrosos, con piso impermeable y/o bateas de contención, muretes laterales y con pendientes hacia un sector interno de concentración de derrames (recipiente o pozo impermeabilizado), para facilitar su extracción y disposición final, con el objetivo de asegurar la contención primaria en caso de derrames, de acuerdo a los volúmenes almacenados;

- se dispondrán los recursos para la contención de efluentes de manera de evitar el escurrimiento al suelo en los sectores destinados a tareas que impliquen evacuación líquidos con riesgo de arrastre de contaminantes (aguas residuales de limpieza de vehículos o maquinarias, etc.);

- se dispondrá la instalación de baños químicos de empresas autorizadas, realizando la gestión de efluentes de acuerdo a la normativa reguladora de la actividad;

- se organizará la provisión y ubicación en todo el Obrador, de los elementos de prevención y/o paliativos para el caso de contingencias (matafuegos, áridos y/o paños absorbentes, etc.), con la correcta señalización;

- deberán prevenirse las acciones de restauración ambiental a implementar una vez finalizada la obra, con el retiro de todas las instalaciones fijas o desmontables que se hubiera instalado.

Como parte de las acciones involucradas en el funcionamiento del obrador, se considerará el desarrollo de los siguientes Subprogramas:

8.2.7.1. Subprograma de Control de Plagas y Vectores

Objetivo: elaborar e implementar medidas que tengan como objetivo el control de vectores durante el desarrollo de la obra de construcción.

Para su implementación se contemplarán las condiciones de base existentes en el entorno natural y su relación con las acciones a ejecutar y las espacies objetivo (vectores) a controlar durante el transcurso de la obra deben ser correctamente identificadas para evitar y/o minimizar los riesgos de afectación a la fauna urbana y la salud del personal.

La Contratista asumirá un rol técnico, estableciendo la estrategia de control de vectores utilizando métodos de control de plagas naturales y amigables con el ambiente. El criterio para su selección, deberá cumplir con las aprobaciones legales correspondientes en forma local y las directrices elaboradas por la Organización Mundial de la Salud (OMS)

8.2.7.2. Subprograma de Diagramación de Circuitos del Transporte de Carga

Objetivo: minimizar los conflictos en la red vial al establecer los circuitos de acceso al Obrador y a los sectores destinados a funcionar como Frentes de Obra y aquella producida por el traslado progresivo de equipos y maquinarias en general.

Conociendo los sitios de origen y destino de los vehículos que serán utilizados para el transporte de excedentes de obra y de materiales de construcción y equipos y herramientas, con la suficiente antelación temporal, se diagramará y aprobará por autoridad competente el circuito de acceso y egreso de los camiones como también de los equipos móviles al área de ejecución de la obra, teniendo en cuenta los flujos de tránsito en cada una de las áreas y cumpliendo con las disposiciones vigentes en materia de tránsito y seguridad vial, que rigen tanto a nivel nacional como en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

8.2.8. Programa de Ordenamiento de Tránsito

Objetivo: resolver las alteraciones sobre la red vial y la red peatonal que deriven de la construcción del Proyecto.

Para diseñar y definir este Programa, corresponderá acordar con la autoridad de tránsito competente del GCABA la planificación e instrumentación del ordenamiento de tránsito del área, según las restricciones que a la red vial deban imponerse como consecuencia de las acciones previstas durante toda la Etapa Constructiva.

A fin de abordar el desarrollo integral de la problemática a resolver, deberán considerarse los siguientes Subprogramas:

8.2.8.1. Subprograma de Ordenamiento de la Circulación Vehicular

Objetivo: teniendo en cuenta el tipo de red de tránsito (urbana común y pesados, autopista) que concierne a los tramos involucrados por cada componente del Proyecto, identificar las alteraciones que la obra impondrá al tránsito vehicular, planificar e implementar las medidas de mitigación, monitoreo y control de las mismas, a fin de minimizar los inconvenientes que se produzcan durante todo el período de construcción.

El Subprograma deberá incorporar el correspondiente plan de seguridad y señalización vial, previstas por la normativa nacional y local vigente, dando aviso de las rutas alternativas con la suficiente antelación geográfica.

Se contemplarán particularmente las situaciones de puntos de carga y descarga de mercaderías y de ingreso y egreso a Estaciones de Servicio con formación de colas para aprovisionamiento de combustibles.

Asimismo, se integrará el trazado de los recorridos de los vehículos de carga vinculados a la obra, y establecer los horarios más convenientes para la circulación con el objeto minimizar los efectos sobre el tránsito habitual de la zona de cada frente de obra.

El Subprograma contemplará también la operatoria de las líneas de Autotransporte de Público de Pasajeros (APP) a fin de prevenir la necesidad de realizar ajustes sobre sus recorridos y/o la modificación de la ubicación de las paradas y en todos los casos dar la información a los usuarios con anticipación y eficazmente en el sitio sobre los cambios efectuados, asegurando que la misma se mantenga durante todo el período de obra.

El diseño del Subprograma incluye la definición de las áreas de contención a abarcar en cada frente de obra, el tipo de cercos y vallados a utilizar y el monitoreo y control de su eficacia diurna y nocturna y en los horarios de ejecución de trabajos o en los de inactividad.

8.2.8.2. Subprograma de Ordenamiento de la Circulación Peatonal

Objetivo: teniendo en cuenta la circulación de peatones por vereda, por cruce de bocacalles y/o ascenso y descenso de puentes peatonales, identificar las alteraciones que la obra impondrá al desplazamiento de las personas, planificar e

implementar las medidas de mitigación, monitorear y controlar el efectivo cumplimiento de las mismas, a fin de minimizar los inconvenientes que se produzcan, garantizando la seguridad de los peatones durante todo el período de construcción.

Se diagramará la circulación peatonal poniendo a resguardo a los transeúntes, asegurando la correcta protección del espacio público afectado con cercos y vallados efectivos en su función, lo que será monitoreado y controlado de manera continua mientras duren los trabajos en cada frente de obra.

8.2.8.3. Subprograma de Desvíos de Tránsito vehicular y peatonal

Objetivo: resolver las interrupciones sobre la red vial y peatonal que deriven de la construcción del Proyecto y definición de rutas alternativas.

Para su planificación e instrumentación se tendrá en cuenta:

- dar cumplimiento al esquema de desvíos aprobado por la autoridad competente de tránsito del GCABA
- resolver la accesibilidad vehicular y peatonal en el entorno de la obra, de manera segura para personas y automóviles.
- instalar el aviso de las rutas alternativas con la suficiente antelación geográfica
- incorporar las disposiciones de señalización y seguridad vial indicadas por la normativa nacional y local vigente.

8.2.8.4. Programa de Seguridad Ferrovial

Objetivo: resolver de manera segura las interferencias con la operación del ferrocarril en las áreas afectadas por el Proyecto en las zonas de ampliación del puente ferrovial.

La planificación se resolverá de manera conjunta con AUSA y la empresa operadora del FFCC Gral. Belgrano Sur, de acuerdo a la programación de los servicios en horarios y frecuencias.

8.2.9. Programa de Monitoreo y Control sobre Contaminación

Objetivo: asegurar el mantenimiento de las condiciones de los componentes del medio natural y antropizado, tendiendo a evitar escenarios de contaminación y a garantizar la salud de las personas, dentro y fuera de la Obra.

Este Programa se instrumentará a través de los subprogramas cuyos lineamientos se presentan a continuación.

8.2.9.1. Subprograma de Monitoreo y Control sobre la Calidad del Aire (gases y material particulado y ruidos y vibraciones)

Objetivo: identificación de las acciones y tareas que generen riesgo de alteraciones en la calidad del aire en función de las cuales se procederá a la

planificación y ejecución de monitoreos de acuerdo a los cronogramas de Obra, a fin de controlar los niveles de concentración de gases y material particulado (Ley CABA 1.356 y Decreto 198/07) y de generación de ruidos y vibraciones Ley CABA 1.540 y Decrteo 740/07). Para ello se contemplará

- el diseño de protocolos para toma de muestras indicando, de acuerdo a la normativa vigente en la materia: muestras manifestadas, cantidad y localización, procedimiento de muestreo, equipos de campo utilizados, referencia metodológica de muestreo y análisis, condiciones ambientales - parámetros verificados, contaminantes medidos - parámetros verificados
- la previsión de las acciones a seguir para el diseño y disposición de las medidas estimadas más convenientes para el caso en que los resultados obtenidos, alcancen o superen los estándares considerados como admisibles para los parámetros analizados.

8.2.9.2. Subprograma de Control y Monitoreo sobre la Calidad de los Excedentes de Demoliciones, Remociones y Movimientos de Suelo

Objetivo: programación e implementación de las acciones a ejecutar en caso de que las características organolépticas de los materiales excedentes producto de demoliciones, remociones y movimiento de suelos en los distintos Frentes de Obra, hagan presumir alteraciones a su composición, contemplando:

- la toma de muestras para someter a análisis con apoyo de laboratorios debidamente habilitados y reconocidos y de acuerdo a la RES 227-APRA-23.
- el manejo del suelo afectado dando estricto cumplimiento al marco legal básico de Higiene y Seguridad comprendido en la Ley Nacional 19.587 / Decreto 911/96, en todos los aspectos directamente vinculados a los recaudos a tener en cuenta para el manipuleo de este tipo de material.
- el transporte, tratamiento y disposición final de los suelos contaminados, considerando los requerimientos de Ley CABA 2.214 y Decreto 2.020/07.

8.2.10. Programa de Control de Generación y Gestión de Residuos

Objetivo: la planificación e implementación de un adecuado manejo de los residuos y efluentes de acuerdo a las normas vigentes.

Para ello, se procederá a la identificación previa del tipo de residuos sólidos y de efluentes líquidos a generarse en la obra, definiéndose las medidas que se tomarán durante el período completo de la obra, para cada caso, sean del tipo domiciliario, de construcción e inertes y peligrosos, teniendo en cuenta:

- Manejo y disposición transitoria de los residuos dentro del sector de obra
- Frecuencia, modalidad de traslado e identificación de transportistas autorizados para cada tipo

- Gestión a disposición final, según realice a través de servicios municipales y/o privados, según corresponda a residuos asimilables a domiciliarios RSU), áridos, verdes, excedentes de obra y/o residuos peligrosos (Ley CABA 2.214 y Decreto 2.020/07)

8.2.11. Programa de Manejo y Protección de la Vegetación

Objetivo: asegurar el adecuado manejo de la vegetación a fin de evitar y/o minimizar pérdidas o daños a los ejemplares de arbolado público existentes, a conservar, a retirar para trasplante y/o a incorporar en el área del Proyecto.

Para su instrumentación e implementación, se adoptarán los criterios y recomendaciones establecidos por las especificaciones técnicas definidas por la Inspección de Obra, en el marco de la normativa vigente y con la intervención de autoridad de aplicación, la Dirección General de Espacios Verdes – DGEVYA del GCABA para conservación de ejemplares, retiro y trasplante, y nuevas plantaciones.

El Programa será desarrollado con la asistencia continuada de un especialista en el tema cuya responsabilidad será la planificación y supervisión de las acciones a realizar con relación a la vegetación.

8.2.12. Programa de Acción con relación a hallazgos de interés Patrimonial

Objetivo: garantizar el cumplimiento de la normativa nacional (Ley Nacional Nº 25.743) y local (Ley CABA Nº1.227) vigente en materia de protección del Patrimonio Histórico, Cultural, Arqueológico y Paleontológico.

La Contratista instrumentará protocolos para el caso de que durante las excavaciones ocurran eventuales hallazgos de elementos con presunto valor patrimonial, que observen la normativa local y nacional vigente en la materia, previendo:

- la instrucción de los operarios de la obra en cuanto a la necesidad de dar aviso al personal de jerarquía superior ante el descubrimiento de piezas sobre las que pudiese existir un supuesto interés patrimonial;
- la intervención en primera instancia de la Inspección de Obra, como supervisor del operativo y responsable de la convocatoria a la Autoridad de Aplicación a fin de definir los procedimientos a seguir.

8.2.13. Programa de Prevención de Emergencias y Plan de Contingencias

Objetivo: la previsión de las acciones a ejecutarse ante la hipótesis de incendio, explosión, inundaciones, derrame de contaminantes, tormentas o accidentes graves durante la Etapa Constructiva.

Las contingencias previstas vinculadas a la obra están relacionadas con: incendios, accidentes de trabajo, contingencias de derrames de contaminantes; escapes accidentales; corte de redes y servicios; excedentes hídricos; accidentes en la vía pública por ocupaciones y/o cierres de calzada; paralización de obras; entre otros.

Para la instrumentación del Programa se especificará para cada tipo de emergencia y/o contingencia, los escenarios posibles acordes a las riesgos identificados, acorde con la magnitud, entorno, los niveles de alerta, tipo de procedimientos a implementar, diagramas de emergencias y responsables, así como toda otra información que se considere relevante.

Se elaborará un listado con los principales organismos o instituciones públicas y privadas incorporadas dentro del mecanismo de aviso, para su intervención frente a contingencias, según tipo y nivel de contingencia, en función de las diferentes responsabilidades de los organismos en la materia.

Los procedimientos de respuesta ante las emergencias/contingencias serán documentados, de fácil acceso y divulgados en forma concisa, e incluirán:

- Estructura organizacional, responsabilidades y autoridades
- Activación del Plan de Emergencia;
- Procedimiento para declarar la emergencia;
- Procedimientos internos / externos de comunicación
- Actuación del personal;
- Procedimientos para acceder a recursos de personal y equipos
- Procedimientos con otras organizaciones de respuesta ante emergencias (Bomberos, Defensa Civil, Autoridad Ambiental, etc.)
- Procedimiento para el desalojo del personal, rutas de escape, puntos de concentración y conteo
- Activación del Plan de Emergencia;
- Determinación del Fin de la emergencia;
- Acta de accidente ambiental
- Proceso para actualizaciones periódicas del Programa

El protocolo a implementar también contemplará

- la puesta a disposición de los elementos y dispositivos de seguridad necesarios para resolver las contingencias y su mantenimiento en condiciones adecuadas para su inmediato uso;
- la exhibición en lugares visibles de la obra, la cartelería que indique los números telefónicos de utilidad para todos los casos (SAME, bomberos,

policía, servicios de emergencia para atención de la salud, servicios de emergencia ambiental).

- la difusión entre el personal, de un instructivo impreso sintético que indique el accionar en caso explosiones, riesgos evidentes, derrames de combustibles o tóxicos, accidentes personales, etc.;

Todo el personal que desempeñará en el sitio de la obra será instruido, a través del Programa de Capacitación del PGAc. sobre procedimientos de reporte y respuesta en el caso de una emergencia y/o contingencia, para poder ser implementada rápidamente y con efectividad a fin de salvaguardar vidas humanas y recursos ambientales.

Este Programa se formulará de acuerdo al Procedimiento de Emergencias Ambientales de AUSA, que se adjunta como Anexo del presente documento.

8.2.14. Programa de Retiro de Obra y/o restauración al finalizar las obras

Objetivo: definir las acciones de recomposición ambiental de manera que, finalizada la obra, se asegure el retiro de instalaciones, materiales, residuos, escombros, cercos y estructuras provisorias, equipos, maquinarias, etc. del área que fuera afectada por el obrador, sitios de acopio transitorio de suelo y/o excedentes verdes, y asimismo, quede garantizado el completamiento de las obras ejecutadas.

Se contemplará la presentación a la Inspección de Obra de un informe de retiro de obra donde se pueda constatar la situación inicial de los sitios utilizados como obradores, así como en el resto de las áreas afectadas a la ejecución del Proyecto, garantizando las condiciones normales para la operación del mismo. A modo de evidencia, el mismo deberá contener un registro fotográfico al inicio y al final de cada sector intervenido.

8.3. PGA ETAPA DE OPERACIÓN

Por su naturaleza, los Programas que se plantean para esta Etapa, resultan de habitual incumbencia para AUSA y/o para las distintas oficinas de gestión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCABA). La presentación del lineamiento de los mismos tiene por objetivo ponerlos a disposición de los responsables de esta etapa del Proyecto, con el fin de que se establezca el criterio respecto de la modalidad de cumplimiento.

8.3.1. Programa de Monitoreo de Ruidos

Objetivo: realizar el monitoreo y control de la calidad acústica resultante de la operación de los distintos componentes del Proyecto en el ámbito de funcionamiento de la Autopista Parque Dellepiane.

Para su instrumentación, se realizará un muestreo sistemático, periódico y permanente efectuado mediante la aplicación de métodos y técnicas adecuadas al medio en el que se realiza, aplicando protocolos basados en normas vigentes. Se especificará la cantidad y ubicación de los puntos de control, parámetros a verificar y frecuencia de la medición. Para el caso de Ruidos servirán los establecidos para la situación actual por la *Línea de Base Acústica* que integra el Informe de Evaluación de Impacto Acústico realizado ad hoc, incluido como Anexo del presente documento.

Una vez realizadas las mediciones, se constatará que los parámetros registrados cumplan con los estándares admisibles previstos por la normativa vigente. En caso de exceder los niveles máximos establecidos, se procederá a diseñar e implementar las medidas correctivas que se consideren adecuadas para cada situación.

8.3.2. Programa de Limpieza, Higiene y Gestión de Residuos

Objetivo: establecer los procedimientos para la gestión de los residuos generados por la operación de los distintos componentes del Proyecto, dentro del marco normativo vigente.

Para su instrumentación se contemplará:

- Definir los responsables y los alcances de las tareas de limpieza, higiene y recolección de residuos en el ámbito de los distintos componentes del Proyecto (traza principal y colectoras, puentes, carriles exclusivos, parque lineal)
- Establecer pautas para la forma de recolección y disposición transitoria diferenciadas, distinguiendo entre residuos reciclables, no reciclables y peligrosos (de corresponder) para efectuar la consiguiente gestión para disposición final y definiendo los responsables de la misma.

8.3.3. Programa de Mantenimiento y Conservación de la Infraestructura física

Objetivo: garantizar el correcto estado de conservación y operación del equipamiento físico de los distintos componentes del Proyecto. Se refiere a tareas regulares de:

- Inspecciones preventivas.
- Mantenimiento y reparación de calzadas.
- Mantenimiento y recambio de señalizaciones, defensas y otros elementos destinados a la seguridad.
- Mantenimiento y recambio de luminarias.
- Limpieza de desagües pluviales.
- Mantenimiento de puentes peatonales

- Mantenimiento de instalaciones de paradores en carriles exclusivos para APP.
- Mantenimiento de las áreas de esparcimiento construidas y del mobiliario urbano incorporado al Parque Lineal

8.3.4. Programa de Mantenimiento de las área parquizadas del Parque Lineal

Objetivo: Garantizar el mantenimiento de la parquización y de las especies vegetales incorporadas al Parque Lineal.

Para su instrumentación se identificará al responsable del mantenimiento y cuidado del área verde y de las espacies vegetales incorporadas y se planificarán e implementarán las acciones de cuidado de los individuos arbóreos trasplantados y de los nuevos ejemplares plantados para su adecuado desarrollo.

8.3.5. Programa de Monitoreo sobre el Autotransporte Público de Pasajeros (APP)

Objetivo: Instrumentar por parte de la autoridad competente, un sistema de monitoreo permanente en relación a la operación del Autotransporte Público de Pasajeros (APP) que utilizará los carriles exclusivos, para analizar las cuestiones referentes al cumplimiento de las condiciones para su circulación y la oferta y demanda del servicio, de manera de atender los requerimientos de los usuarios.

8.3.6. Programa de Contingencias

Objetivo: reducir las posibles situaciones de emergencia y en caso de producirse, controlarlas con rapidez minimizando sus consecuencias.

En el marco del Programa se procederá a:

- Identificar las situaciones de contingencia que pudiesen registrarse en la operación del Proyecto con definición de las incumbencias de los organismos involucrados en la prevención y asistencia.
- Organizar de los recursos humanos y técnicos, asignando roles para dar las alertas correspondientes y responder a las mismas.
- Planificar las actividades conjuntas con Bomberos, Policía, Defensa Civil, Servicios de Emergencia Médica, Centros de Salud y toda otra organización y/o institución que deba actuar en caso de emergencia, coordinando las acciones a desarrollar para garantizar una buena y rápida intervención para el control de la emergencia.
- Implementar un Plan de Mantenimiento preventivo de elementos e instalaciones considerados críticos para la asistencia en emergencias.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-27374280-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Viernes 19 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987743)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 154 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.19 09:28:55 -03:00

Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

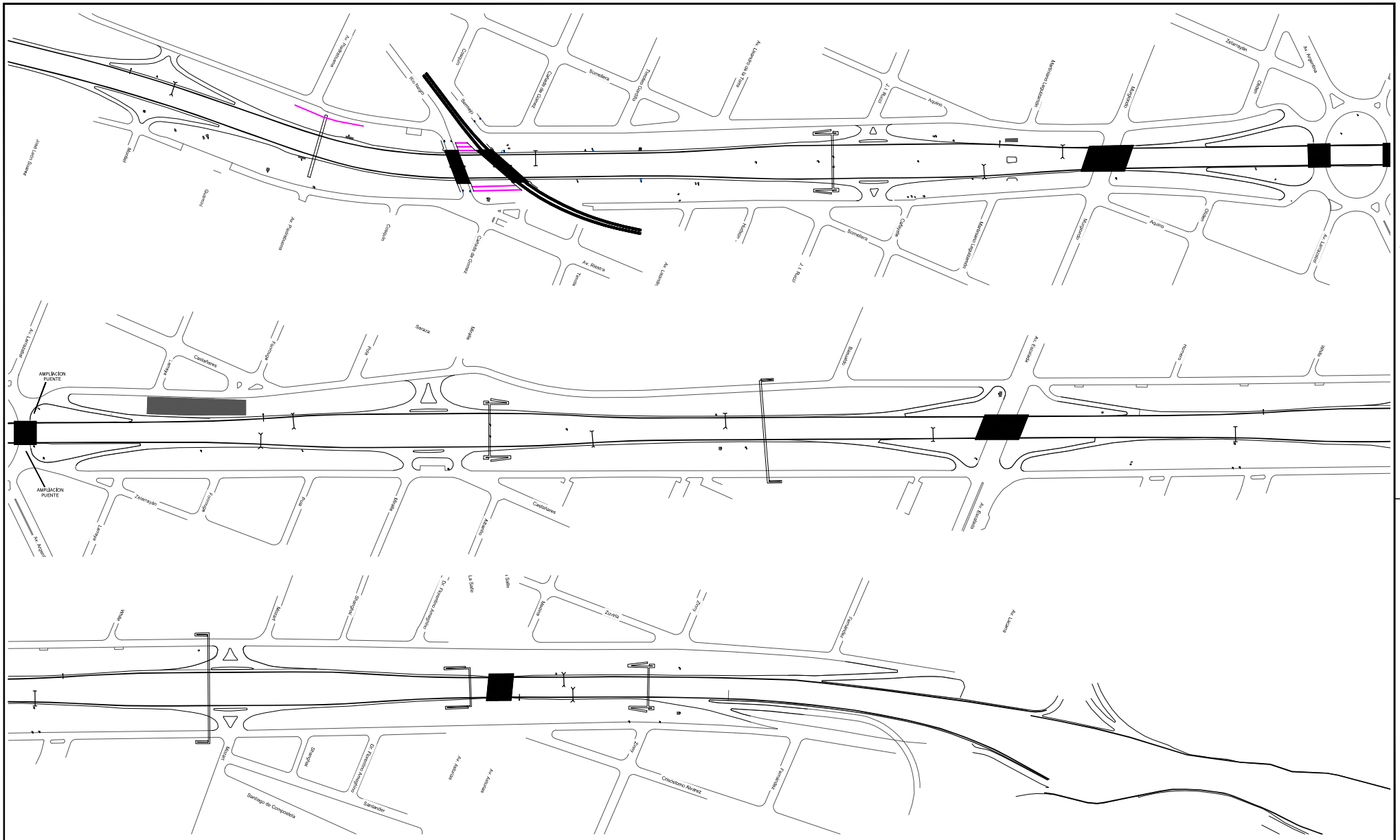
Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.19 09:28:56 -03:00

ANEXO 3

Documentación Gráfica

Planimetría de la AU Dellepiane. Situación actual

RE-2024-28081791-GCABA-DGEVA


AMPLIACION PUENTE
AMPLIACION PUENTE
Castañares
Zelarraya
Av. Lasarte
Av. Ayuntamiento
Av. Navarra
Río Nervión
Camino
Cristóbal de Gamiz
Av. Rioseca
Tranvía
Av. Lasarte
J. I. Bajo
Sorrelera
Hospital
Av. Europa
Zelarraya
Av. Ayuntamiento
Av. Lasarte
Av. Rioseca
Tranvía
Av. Lasarte
Av. Lasarte
Av. Lasarte

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081791-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987750)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 2 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:35 -03:00

Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:36 -03:00

ANEXO 4

Registro Fotográfico. Situación Actual





Foto N° 1
20240502_100356.jpg



Foto N° 2
20240502_100406.jpg



Foto N° 3
20240502_100411.jpg



Foto N° 4
20240502_100425.jpg



Foto N° 5
20240502_100430.jpg

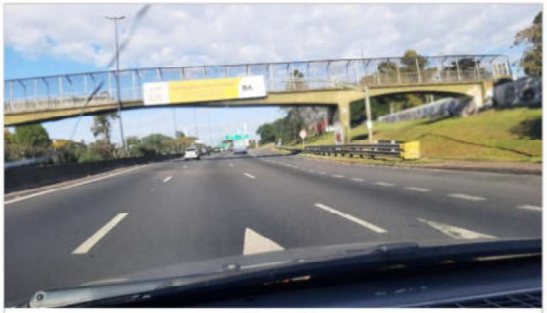


Foto N° 6
20240502_100438.jpg

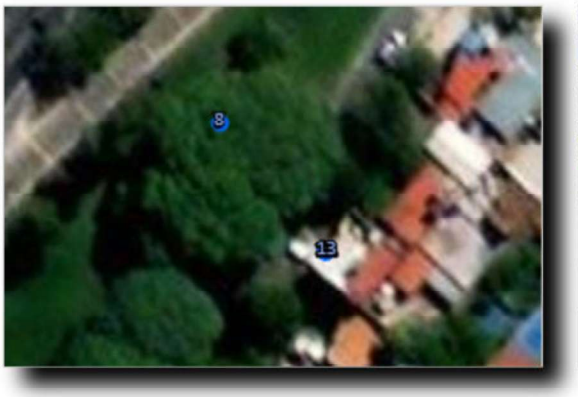




Foto N° 7
20240502_102850.jpg



Foto N° 8
20240502_102905.jpg



Foto N° 9
20240502_103737.jpg



Foto N° 10
20240502_103740.jpg



Foto N° 11
20240502_103749.jpg



Foto N° 12
20240502_103759.jpg



Foto N° 13
20240502_103809.jpg





Foto N° 14
20240502_104051.jpg



Foto N° 15
20240502_104055.jpg



Foto N° 16
20240502_104143.jpg



Foto N° 17
20240502_104157.jpg



Foto N° 18
20240502_104528.jpg

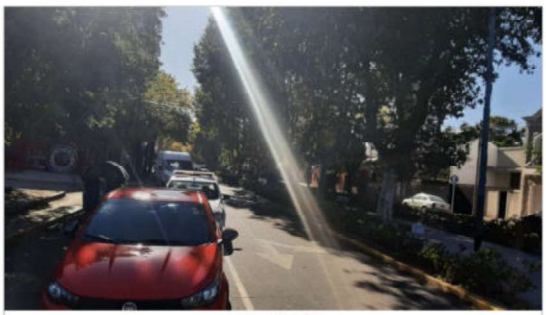


Foto N° 19
20240502_104544.jpg



Foto N° 20
20240502_104608.jpg





Foto N° 21
20240502_104645.jpg



Foto N° 22
20240502_110057.jpg



Foto N° 23
20240502_110343.jpg



Foto N° 24
20240502_110426.jpg



Foto N° 25
20240502_112050.jpg



Foto N° 26
20240502_112117.jpg



Foto N° 27
20240502_112143.jpg



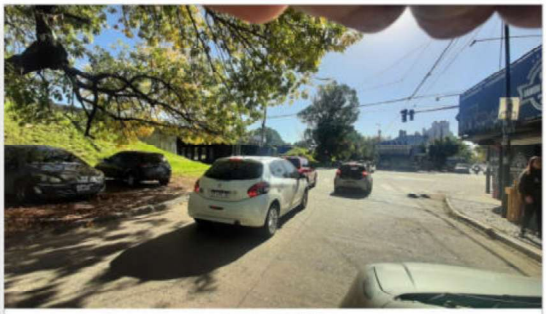


Foto N° 28
20240502_112628.jpg



Foto N° 29
20240502_112732.jpg



Foto N° 30
20240502_112744.jpg



Foto N° 31
20240502_112747.jpg



Foto N° 32
20240502_113451.jpg



Foto N° 33
20240502_113456.jpg



Foto N° 34
20240502_120132.jpg



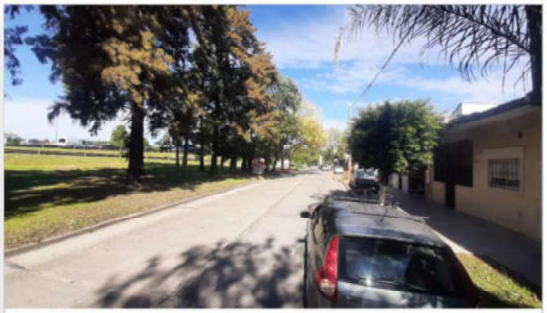


Foto N° 35
20240502_120137.jpg



Foto N° 36
20240502_120142.jpg



Foto N° 37
20240502_120446.jpg



Foto N° 38
20240502_120654.jpg



Foto N° 39
20240502_120752.jpg



Foto N° 40
20240502_120759.jpg



Foto N° 41
20240502_120817.jpg





Foto N° 42
20240502_121309.jpg



Foto N° 43
20240502_121446.jpg



Foto N° 44
20240502_123204.jpg



Foto N° 45
20240502_123824.jpg



Foto N° 46
20240502_123825.jpg



Foto N° 47
20240502_123831.jpg

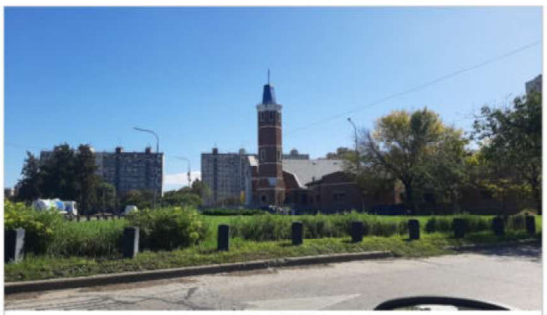


Foto N° 48
20240502_123835.jpg





Foto N° 49
20240502_124044.jpg



Foto N° 50
20240502_124300.jpg



Foto N° 51
20240502_124303.jpg



Foto N° 52
20240502_124305.jpg



Foto N° 53
20240502_124308.jpg



Foto N° 54
20240502_130451.jpg



Foto N° 55
20240502_130454.jpg





Foto N° 56
20240502_130457.jpg



Foto N° 57
20240502_130504.jpg



Foto N° 58
20240502_132127.jpg



Foto N° 59
20240502_132129.jpg



Foto N° 60
20240502_132132.jpg



Foto N° 61
20240502_132234.jpg



Foto N° 62
20240502_132622.jpg





Foto N° 63
20240502_132631.jpg



Foto N° 64
20240502_132731.jpg



Foto N° 65
20240502_132733.jpg

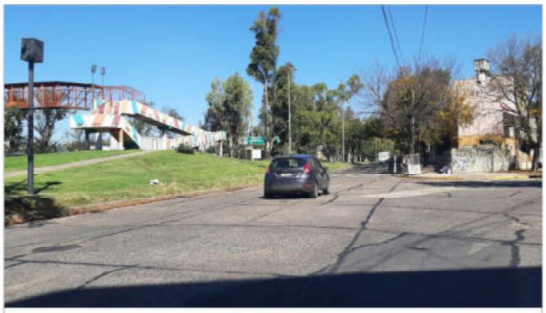


Foto N° 66
20240502_132804.jpg

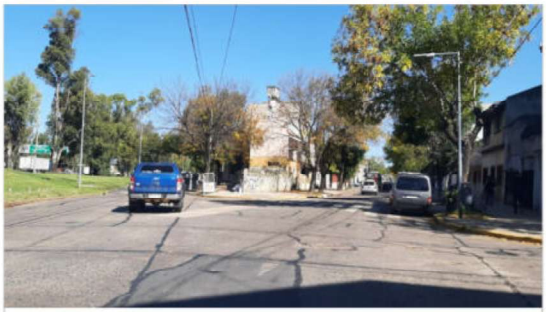


Foto N° 67
20240502_132808.jpg



Foto N° 68
20240502_132817.jpg



Foto N° 69
20240502_132923.jpg





Foto N° 70
20240502_132927.jpg

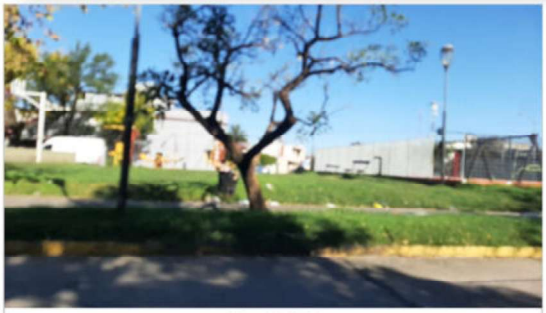


Foto N° 71
20240502_132953.jpg



Foto N° 72
20240502_133010.jpg

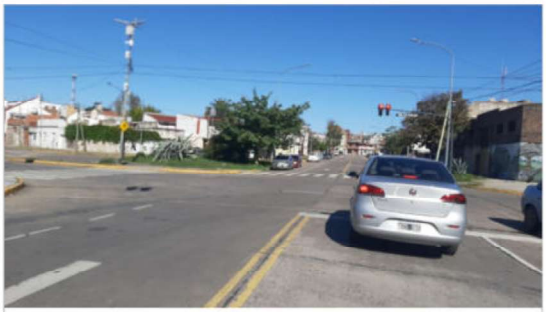


Foto N° 73
20240502_133016.jpg



Foto N° 74
20240502_133021.jpg



Foto N° 75
20240502_133105.jpg



Foto N° 76
20240502_133126.jpg





Foto N° 77
20240502_133148.jpg



Foto N° 78
20240502_133151.jpg



Foto N° 79
20240502_133244.jpg



Foto N° 80
20240502_133258.jpg



Foto N° 81
20240502_133315.jpg

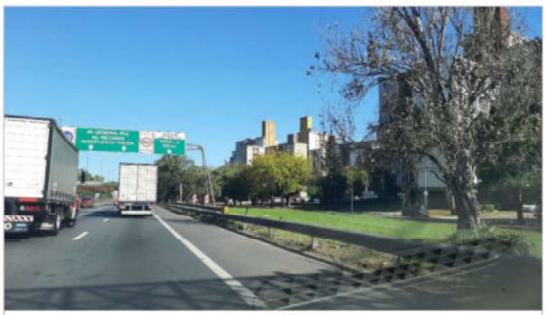


Foto N° 82
20240502_133443.jpg



Foto N° 83
20240502_133447.jpg



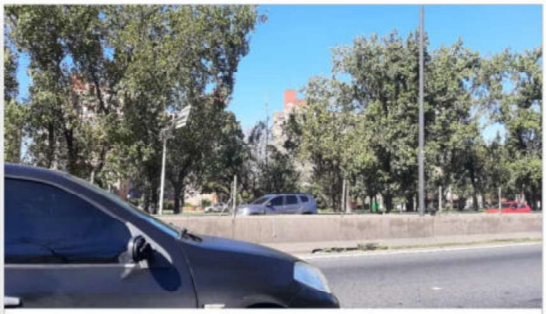


Foto N° 85
20240502_133453.jpg

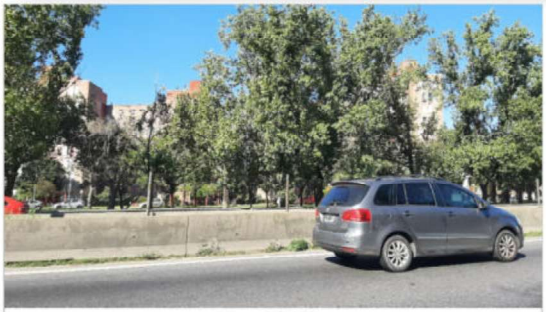


Foto N° 86
20240502_133454.jpg



Foto N° 87
20240502_133456.jpg



Foto N° 88
20240502_133458.jpg



Foto N° 89
20240502_133524.jpg



Foto N° 90
20240502_133528.jpg





Foto N° 91
20240502_133537.jpg



Foto N° 93
20240502_133551.jpg



Foto N° 94
20240502_133725.jpg



Foto N° 95
20240502_133728.jpg



Foto N° 96
20240502_133729.jpg



Foto N° 97
20240502_133734.jpg

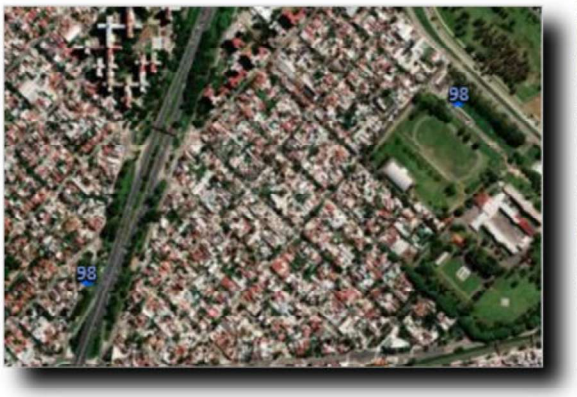




Foto N° 98
20240502_133841.jpg

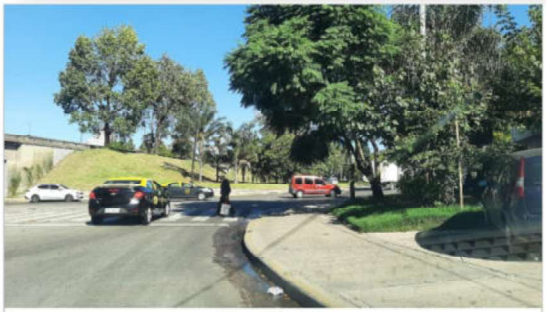


Foto N° 99
20240502_133911.jpg



Foto N° 100
20240502_133914.jpg



Foto N° 101
20240502_134120.jpg



Foto N° 102
20240502_134122.jpg

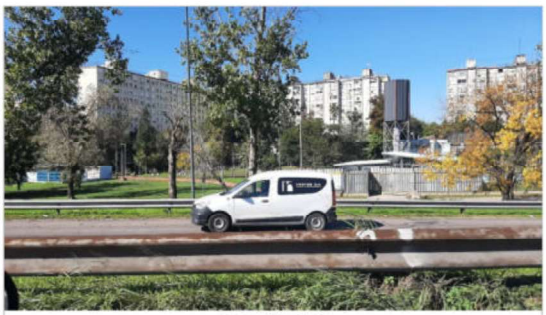


Foto N° 104
20240502_134126.jpg

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081815-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987751)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:39 -03:00

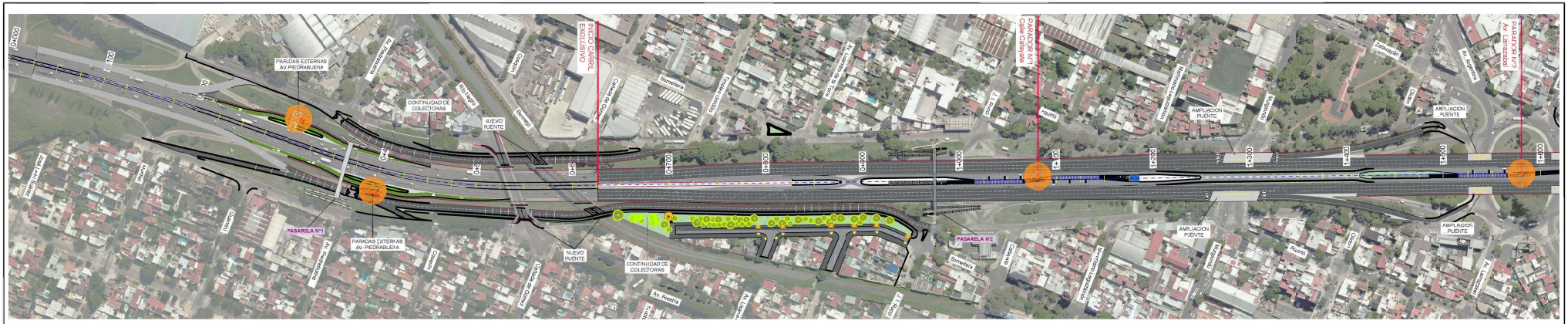
Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:40 -03:00

ANEXO 5

Documentación Gráfica
Planimetría del Proyecto

Piedras 1260. Edificio "A" Piso 1°
(C1140ABB) Ciudad de Buenos Aires
(54-11) 4361-2872 (líneas rotativas)
www.ausa.com.ar


PARADAS EXTERNAS AV. PIEDRABUENA
CONTINUIDAD DE COLECTORAS
NUEVO PUENTE
PASARELA N°1
PARADAS EXTERNAS AV. PIEDRABUENA
NUEVO PUENTE
CONTINUIDAD DE COLECTORAS
PASARELA N°2
AMPLIACION PUENTE
AMPLIACION PUENTE
AMPLIACION PUENTE
PARADOR N°1 Calle Callejate
PARADOR N°2 Av. Larrazabal
TRAMO EXCLUSIVO
Av. Piedrabuena
Av. Rioja
Av. Rioja
Av. Rioja

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081844-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987752)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 2 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:44 -03:00

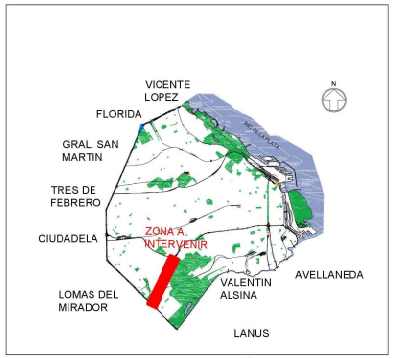
Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:45 -03:00

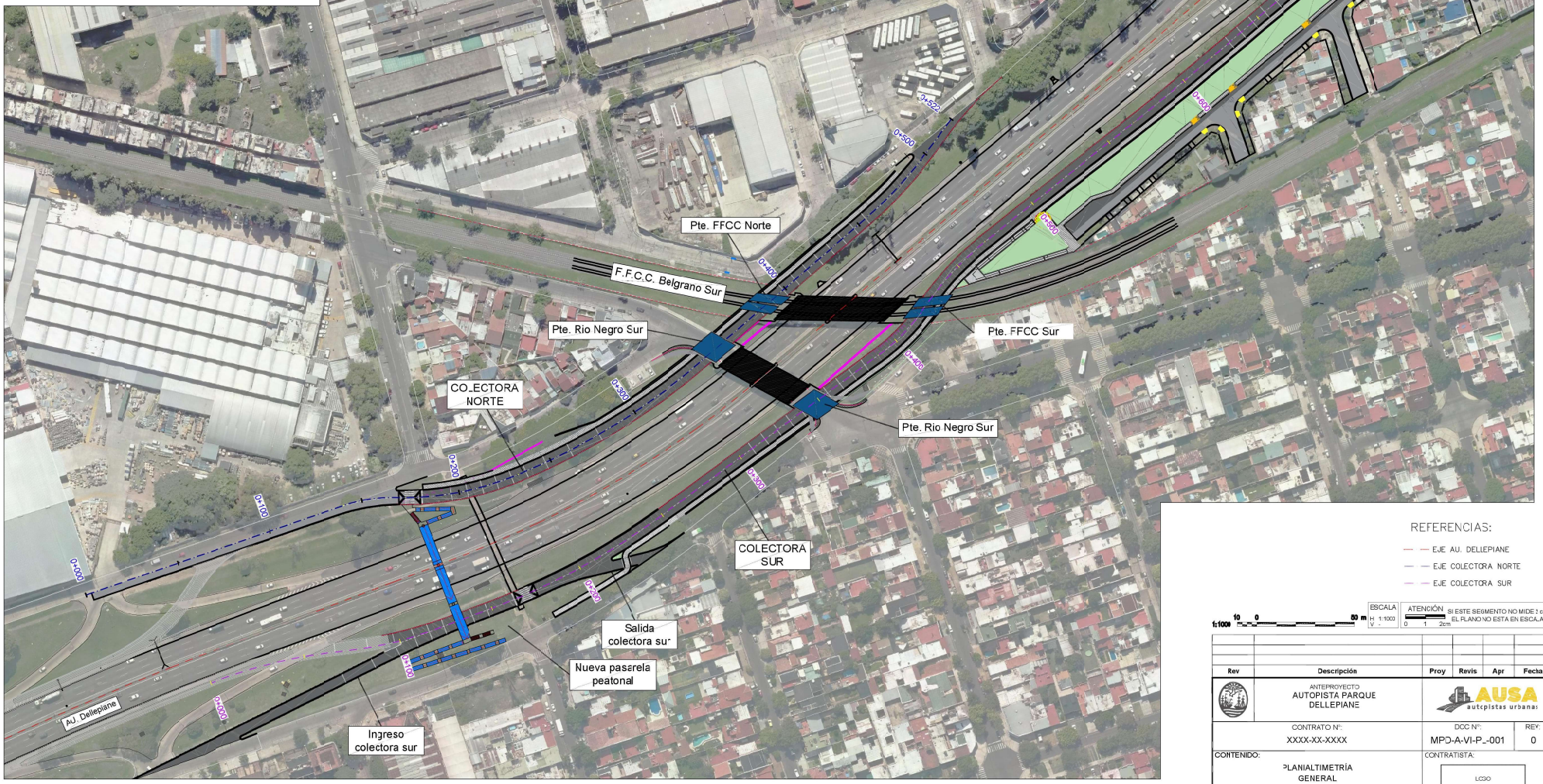
ANEXO 7

Documentación Gráfica

Planimetría Colectoras Norte y Sur



PLANO DE UBICACIÓN C.A.B.A.



REFERENCIAS:

— — EJE AU. DELLEPIANE

— — EJE COLECTORA NORTE

— — EJE COLECTORA SUR

ESCALA	ATENCIÓN
H 1:1000 V -	SI ESTE SEGMENTO NO MIDE 2 cm EL PLANO NO ESTÁ EN ESCALA

1:1000 10 0 50 m — 0 1 2cm

Rev	Descripción	Proy	Revis	Apr	Fecha

ANTEPROYECTO
AUTOPISTA PARQUE DELLEPIANE

AUSA autopistas urbanas

CONTRATO Nº:	DOC Nº:	REV:
XXXX-XX-XXXX	MPD-A-VI-P_-001	0

CONTENIDO:
PLANIALTIMETRÍA GENERAL COLECTORAS

CONTRATISTA:
LCSO

Drawing file name: MPD-A-VI-PI_-001.dwg

Página 1 de 1

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081889-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987754)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 2 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:55 -03:00

Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:42:56 -03:00

ANEXO 8

Documentación Gráfica

Parque Lineal. Espacios de uso público

1. SECTOR DEPORTIVO
Formalización de sector deportivo lindero a barrios informales
Sup.: 1380m2

3 y 4. POLO GASTRONÓMICO
Sector de food trucks y espacios de estar, fomentando el vínculo a escuelas cercanas de la zona, que generan amplia posibilidad de uso en horas varias.
También se encuentra al inicio/fin de un parador.
Se debe vincular en oferta con el polo del otro lado del parque.
Sup.: 400m2 cada uno



2. SECTOR CULTURAL
Sector amplio y con sombra dada el área verde lindera, que se encuentra cercano a clubes y escuela, sumado al área de juegos planteada por el proyecto, lo cual permite la incorporación de un área cultural de aprovechamiento social.
Sup.: 1500m2

** Tanto los food truck como los polos gastronómicos, pueden incorporar un área de café-cowork, fomentando el uso mixto sobre el espacio público, afianzando las nuevas modalidades de vida urbana.*

Espacios deportivos

Polo gastronómico
Food trucks
Cowork-Cafe

Espacios culturales

Espacios recreativos

RE-2024-28081924-GCABA-DGEVA

5. SECTOR CULTURAL
Sector amplio y con sombra dada el área verde lindera, que se encuentra cercano a inglesia, área de comercio, sumado al área de juegos planteada por el proyecto, lo cual permite la incorporación de un área cultural de aprovechamiento social.
Sup.: 1000m2

8. SECTOR CULTURAL
Sector amplio y con sombra dada el área verde lindera, que se encuentra cercano a clubs y escuelas, sumado al área de juegos planteada por el proyecto, lo cual permite la incorporación de un área cultural de aprovechamiento social.
Sup.: 1000m2

9. FOOD TRUCK
Formalización de parrilla existente.
Sup.: 36m2

11. SECTOR DEPORTIVO
Formalización de sector deportivo lindero a barrios informales.
Sup.: 900m2

12. FOOD TRUCK
Formalización de parrilla existente.
Sup.: 36m2



6. POLO GASTRONÓMICO
Sector de food trucks y espacios de estar, fomentando el vínculo a centro médico y área comercial, que generan amplia posibilidad de uso en horas varias.
Sup.: 300m2

7. FOOD TRUCK
Formalización de parrilla existente.
Sup.: 36m2

10. POLO GASTRONÓMICO
Sector de food trucks y espacios de estar, fomentando el vínculo a clubs y canchas cercanas de la zona, que generan amplia posibilidad de uso en horas varias.
Sup.: 300m2

13. FOOD TRUCK
Formalización de parrilla existente.
Sup.: 36m2

Espacios deportivos

Polo gastronómico
Food trucks
Cowork-Cafe

Espacios culturales

Espacios recreativos

** Tanto los food truck como los polos gastronómicos, pueden incorporar un área de café-cowork, fomentando el uso mixto sobre el espacio público, afianzando las nuevas modalidades de vida urbana.*

RE-2024-28081924-GCABA-DGEVA

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081924-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987755)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 3 pagina/s.

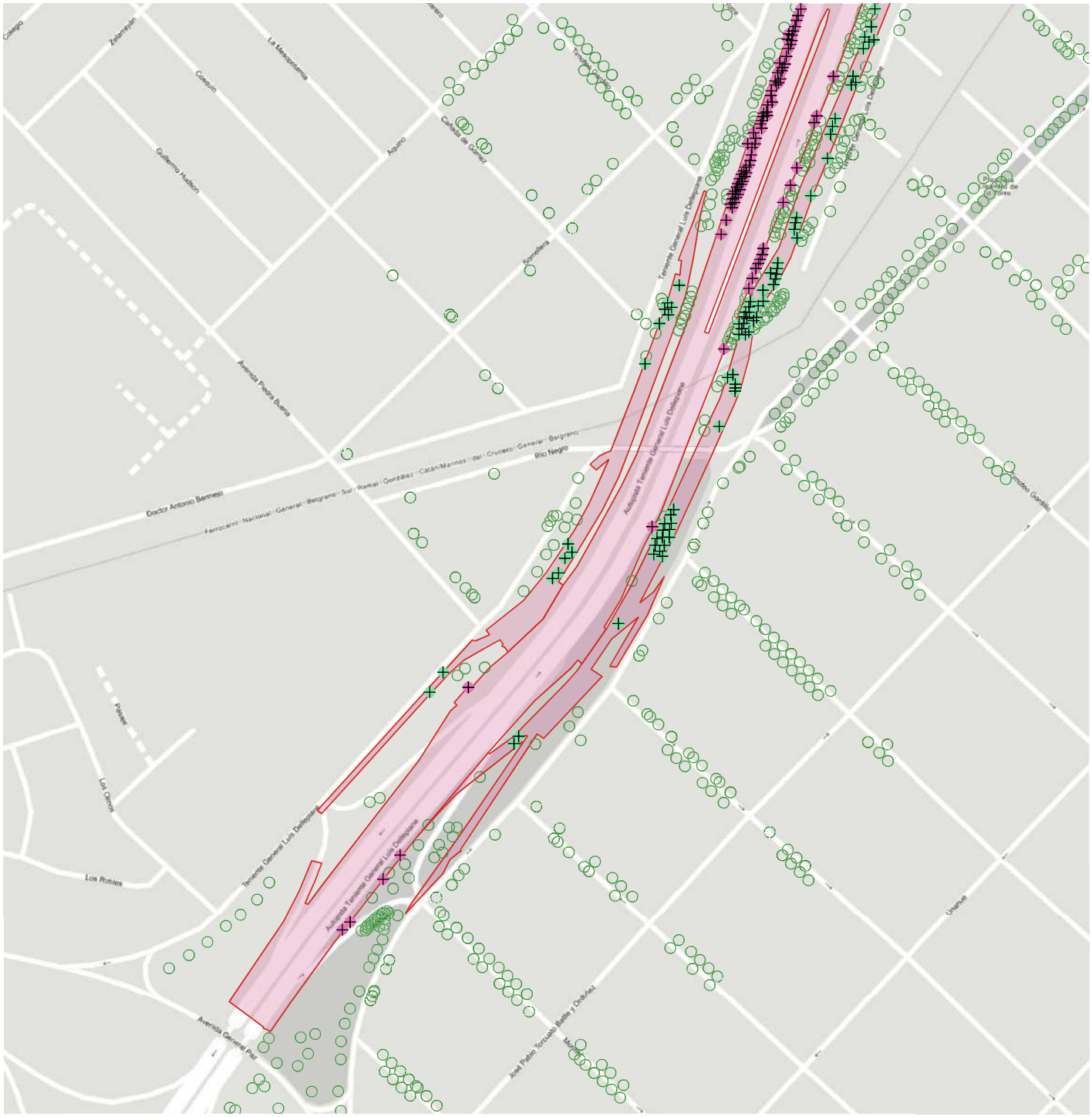
Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:43:03 -03:00

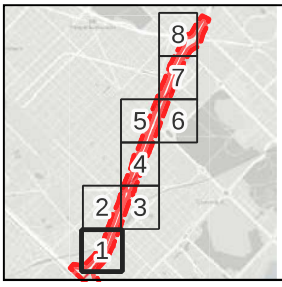
Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:43:03 -03:00

ANEXO 11

Afectación de Árboles. Relevamiento preliminar





Ocupación del suelo proyectada

Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TRECC S.A. consultores

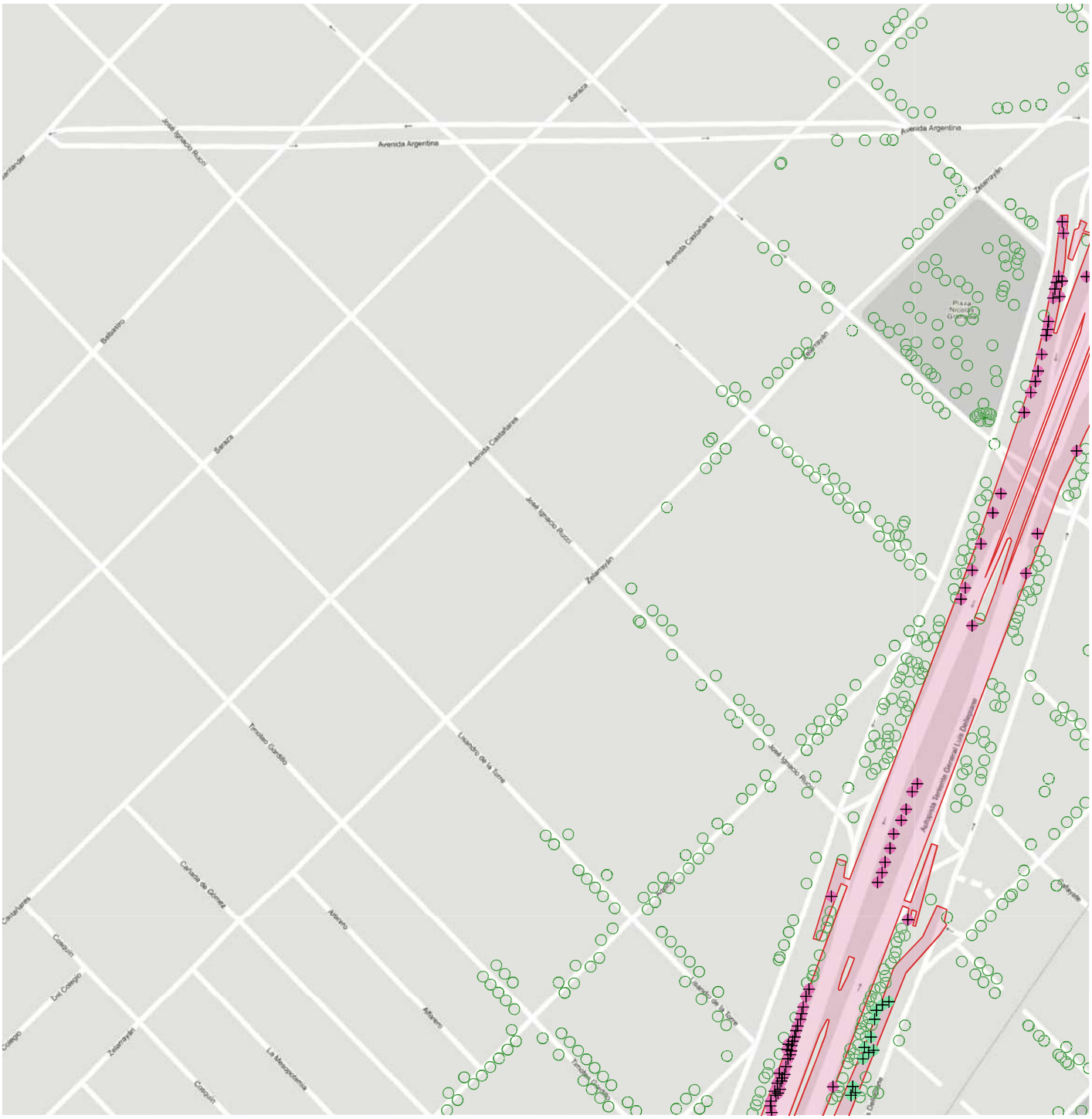
Proyecto

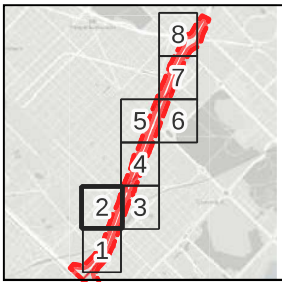
Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA

Estudio Técnico de Impacto Ambiental

Hoja: 1 de 8	Arbolado	Página 2 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000





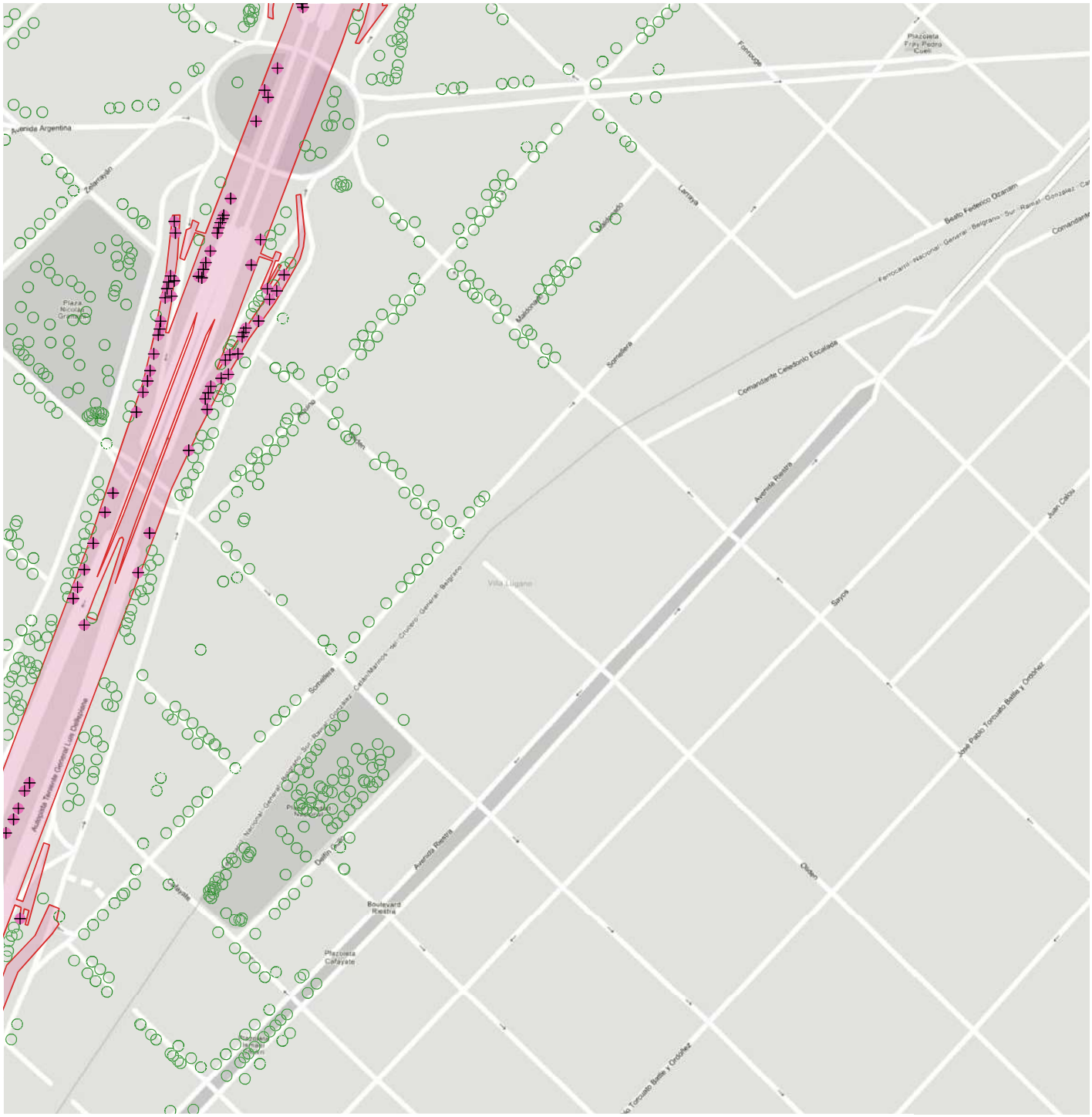
Ocupación del suelo proyectada

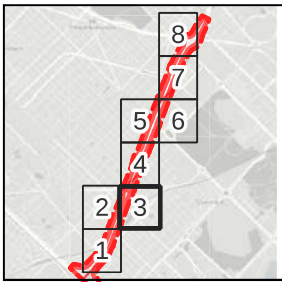
Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TR S.A. CC consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Hoja: 2 de 8	Arbolado	Página 3 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000





Ocupación del suelo proyectada

Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TRECC S.A. consultores

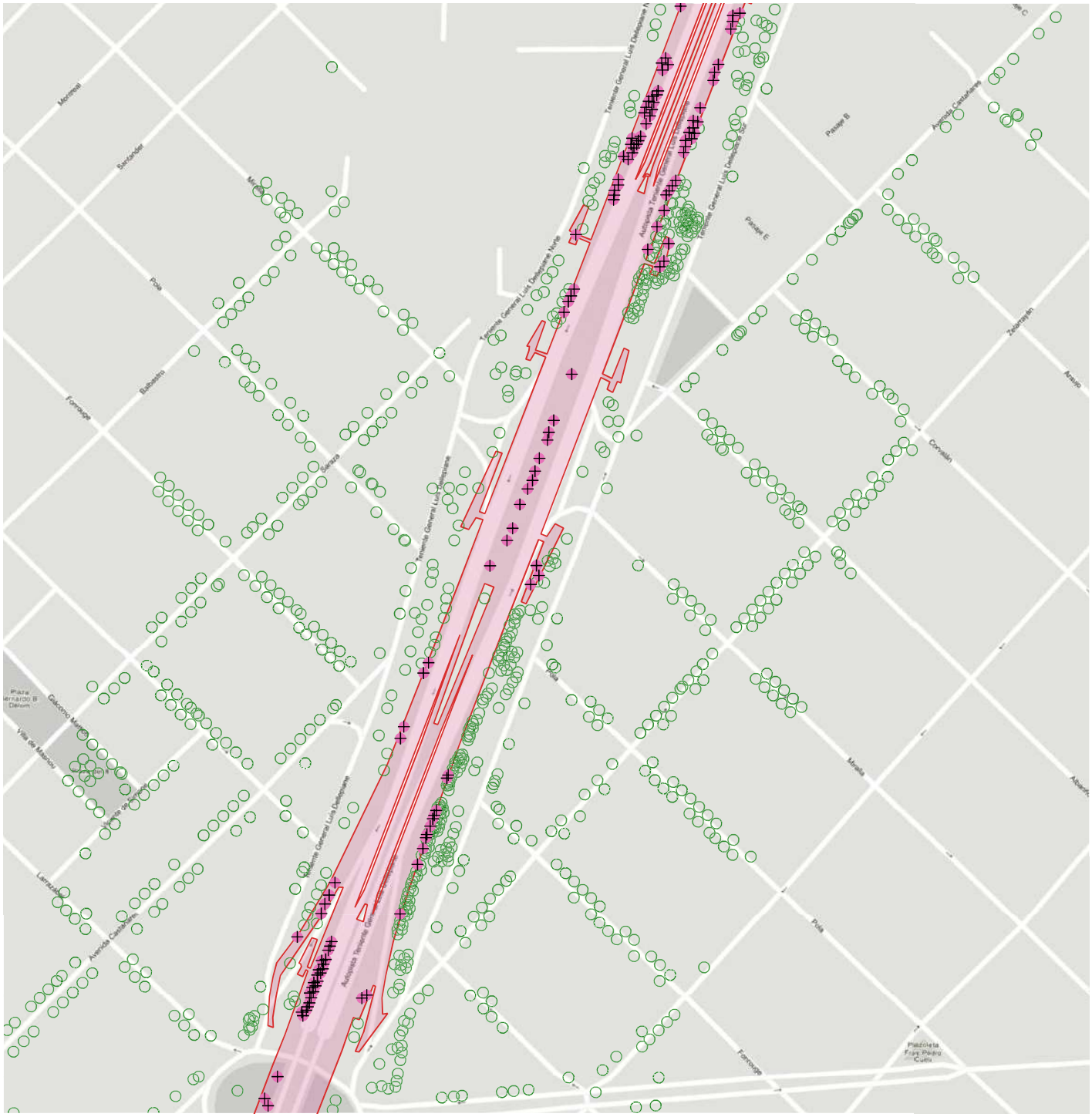
Proyecto

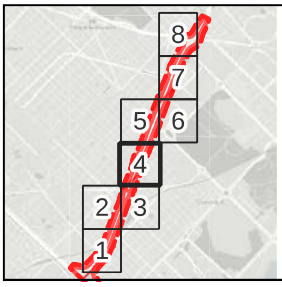
Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA

Estudio Técnico de Impacto Ambiental

Hoja: 3 de 8	Arbolado	Página 4 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000





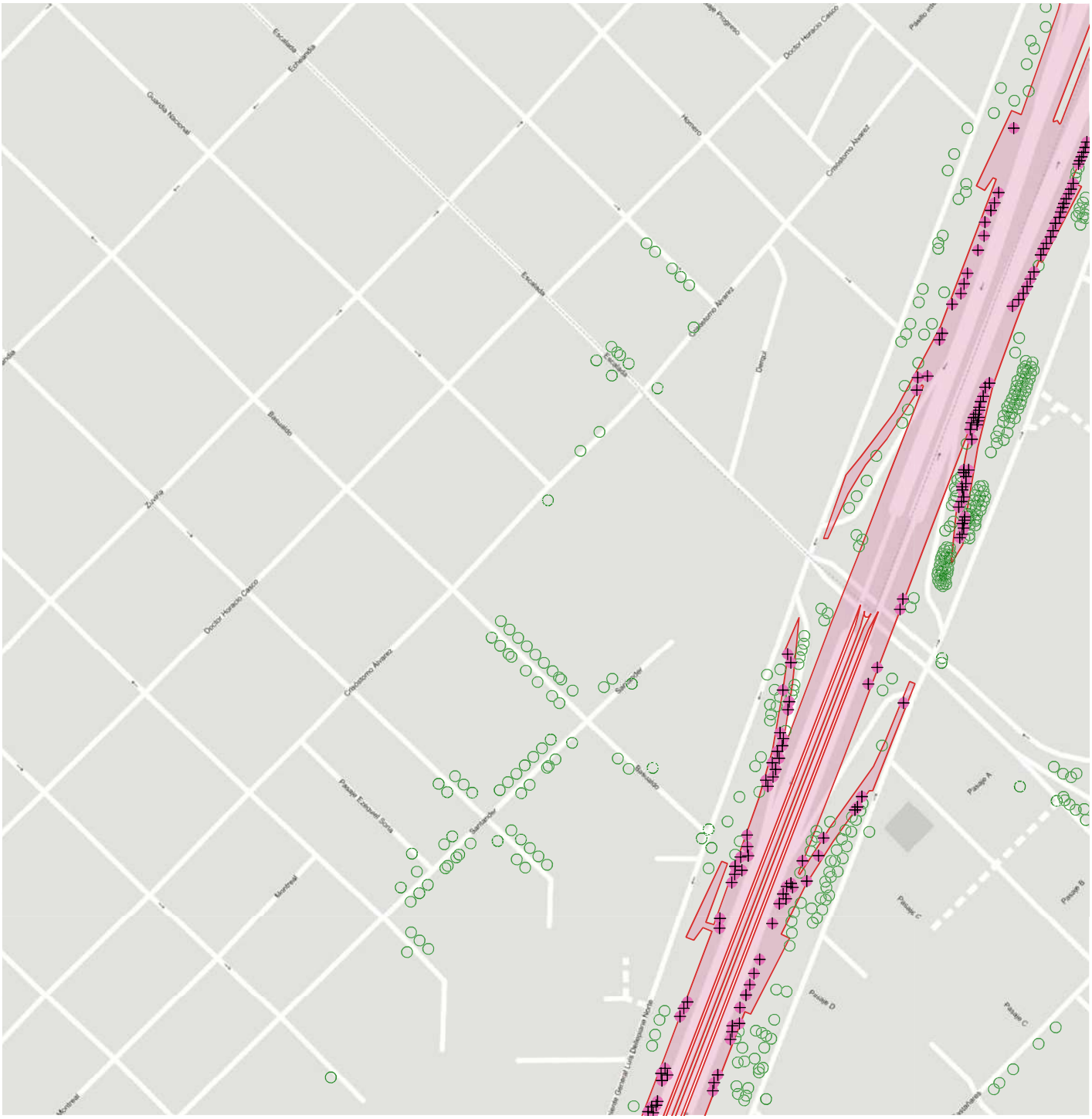
Ocupación del suelo proyectada

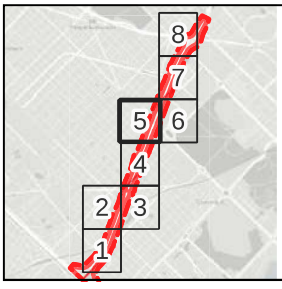
Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TRECC S.A. consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental	
Hoja: 4 de 8	Arbolado	Página 5 de 9 Julio 2024 escala 1:4.000





Ocupación del suelo proyectada

Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TRECC S.A. consultores

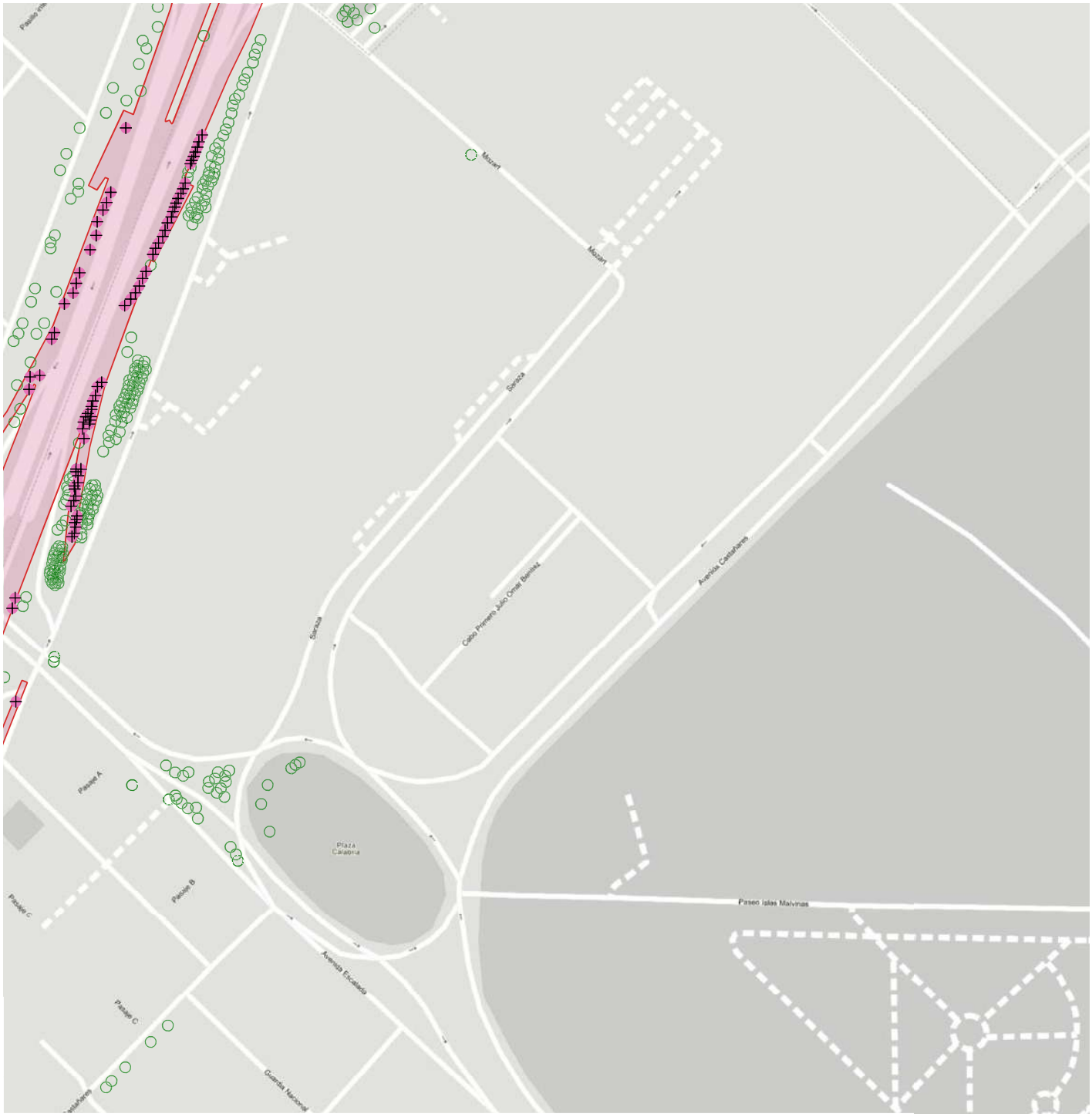
Proyecto

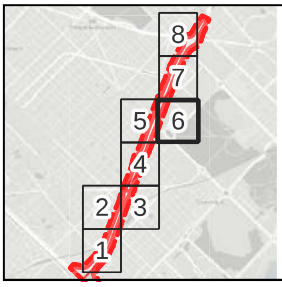
Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA

Estudio Técnico de Impacto Ambiental

Hoja: 5 de 8	Arbolado	Página 6 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000





Ocupación del suelo proyectada

Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TR S.A. CC consultores

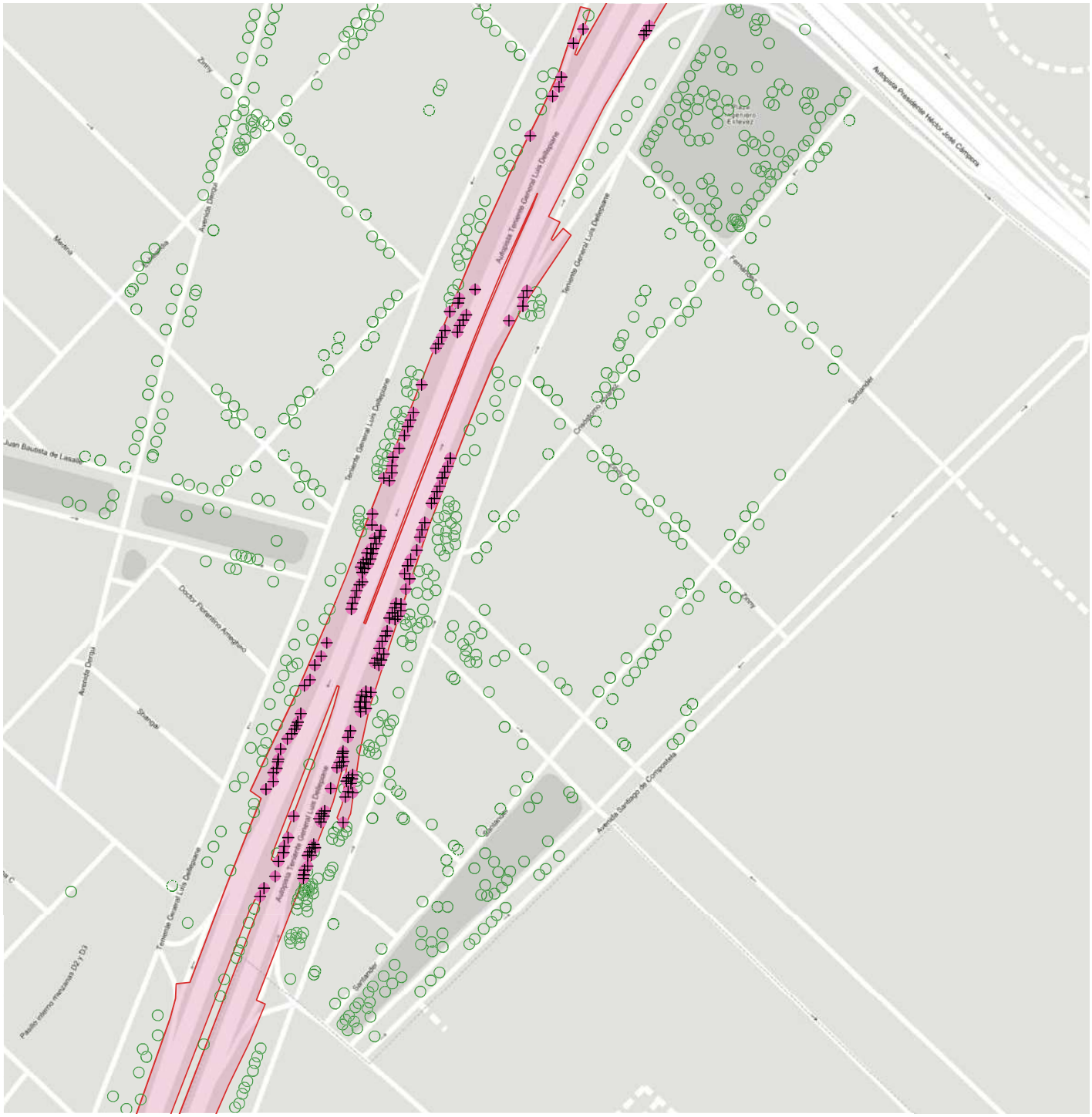
Proyecto

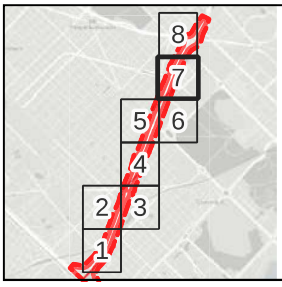
Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA

Estudio Técnico de Impacto Ambiental

Hoja: 6 de 8	Arbolado	Página 7 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000





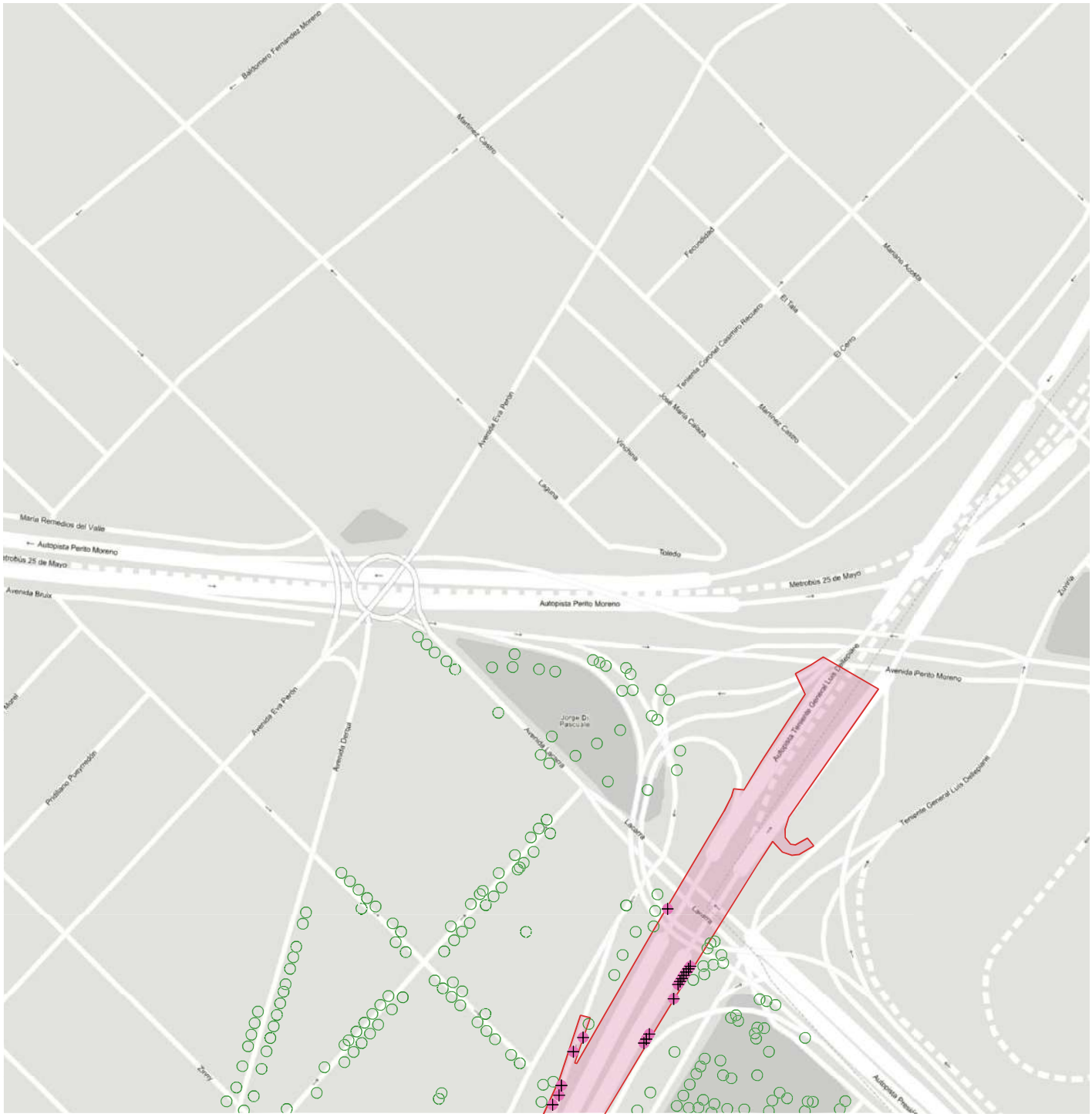
Ocupación del suelo proyectada

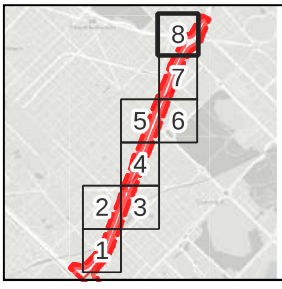
Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TRECC S.A. consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Hoja: 7 de 8	Arbolado	Página 8 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000





Ocupación del suelo proyectada

Interferencia aparente con arbolado por componente

- Carril Central y ensanche
- Colectoras
- Sin afectación

Fuente: Elaboración Propia / GCABA

TRECC S.A. consultores	Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA Estudio Técnico de Impacto Ambiental			
Hoja: 8 de 8	Arbolado	Página 9 de 9	Julio 2024	escala 1:4.000

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081966-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987768)

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:43:14 -03:00

Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

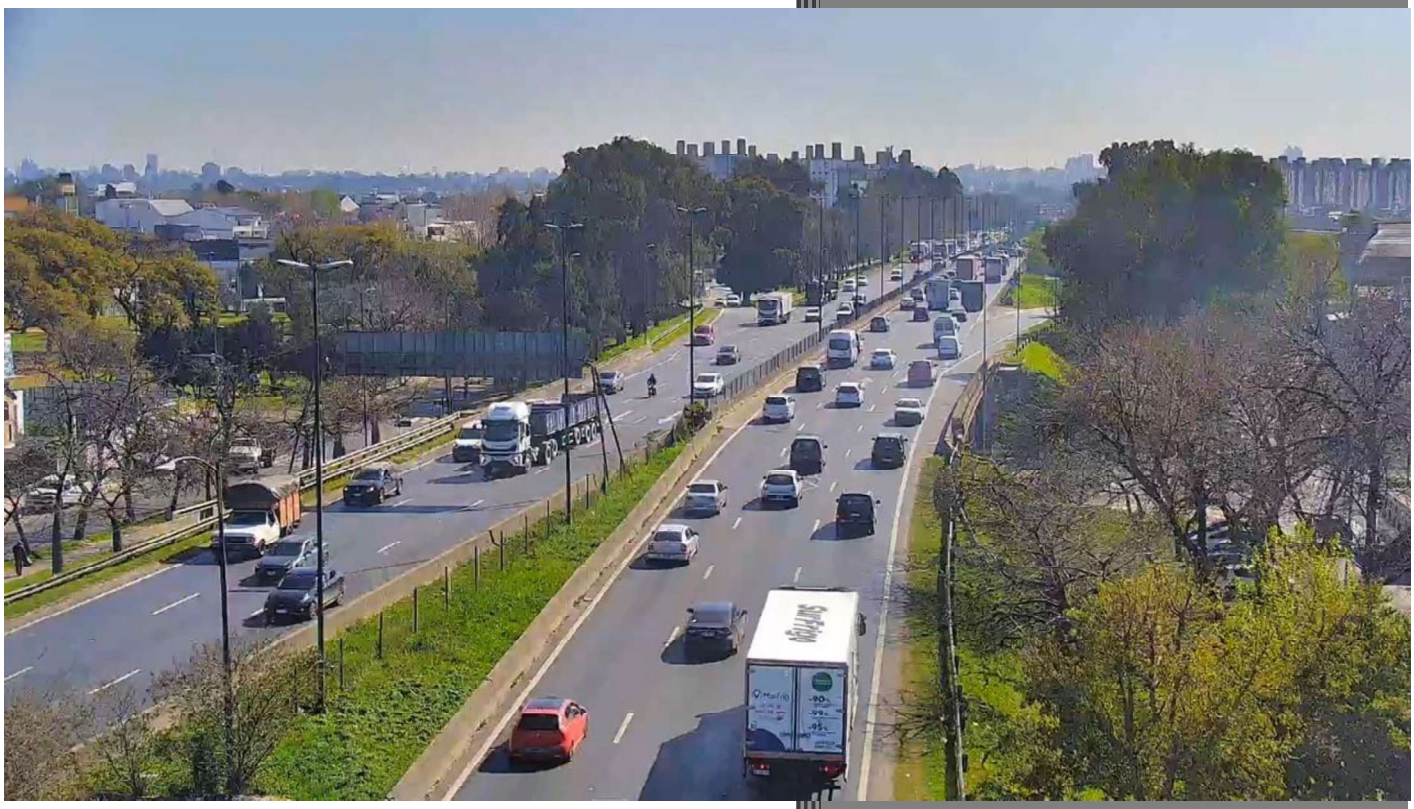
Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:43:15 -03:00

ANEXO 12

Estudio de Tránsito

Proyecto Máster Plan Autopista Parque Dellepiane

Proyecto Autopista Parque Dellepiane
Estudio de Tránsito



Autopistas Urbanas S.A.

Junio 2024

RE-2024-28081992-GCABA-DGEVA

INDICE DEL ESTUDIO

1. OBJETIVO DEL ESTUDIO 2
2. INTRODUCCION 2
3. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR EL PROYECTO 3
4. DESARROLLO DEL ESTUDIO 5
5. AREA DE INFLUENCIA DEL ESTUDIO 6
6. RELEVAMIENTO Y RECOPILACION DE DATOS 7
6.1. Características de la Red Vial 8
6.2. Determinación de los volúmenes vehiculares 12
6.3. Semaforización 19
6.4. Transporte público de pasajeros 20
7. PERIODO DE ANÁLISIS 24
8. CONSTRUCCION DEL ESCENARIO BASE 29
8.1. Red vial 29
8.2. Control de intersecciones 32
8.3. Transporte público 32
8.4. Demanda del modelo 34
8.5. Parámetros del modelo 36
8.6. Calibración y validación del Escenario Base 38
8.7. Diagnóstico de la situación actual 45
8.8. Indicadores de performance del Escenario Base 49
8.9. Distribución de flujos vehiculares 55
9. ESCENARIO CON PROYECTO 57
9.1. Indicadores de performance. Comparación entre en Escenario Base y el Escenario con Proyecto 59
9.2. Distribución de flujos vehiculares 65
9.3. Análisis del periodo vespertino 67
10. ETAPA DE OBRA 69
10.1. Descripción general 69
10.2. Conclusiones acerca de la Etapa de Obra 75
11. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO 76

1. OBJETIVO DEL ESTUDIO

El objetivo del estudio realizado fue el de evaluar el impacto que producirá la implementación del proyecto denominado “Autopista Parque Dellepiane”, cuyos principales lineamientos se describen más adelante, en la circulación de la red vial de la zona de implantación. Para realizar la evaluación se desarrolló un modelo de microsimulación cuyos resultados y conclusiones se mostrarán a lo largo del presente informe.

2. INTRODUCCION

La Autopista Dellepiane forma parte de la Red de Autopistas y Vías Rápidas de la Ciudad de Buenos Aires. Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) tiene a cargo la operación y el mantenimiento de la Red.

Esta vía rápida se desarrolla en la zona sur de la Ciudad, atravesando a lo largo de su recorrido los barrios de Villa Lugano y Parque Avellaneda. Conecta la Autopista Ricchieri en Provincia de Buenos Aires, con las autopistas Perito Moreno (AU6), Presidente Cámpora (AU7) y 25 de Mayo (AU1), estas últimas también pertenecientes a la Red de la Ciudad.

A mediados del siglo pasado, la Avenida Dellepiane formaba parte del eje que unía la Ciudad con el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. En la última década del siglo pasado, la traza fue remodelada adoptando la configuración actual.

Transcurridas tres décadas, el Proyecto “Autopista Parque Dellepiane” plantea una remodelación que adapte su diseño vial a los estándares de una autopista moderna, mejorando la fluidez de la circulación e incrementando los niveles de seguridad vial teniendo en cuenta la filosofía del “Sistema Seguro”.

Una circulación fluida, con menores niveles de congestión en los periodos pico generará, por un lado, una mejor experiencia de viaje para los usuarios de la Autopista y, por otro lado, menores externalidades negativas en el medio ambiente.

3. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR EL PROYECTO

Para mejorar la fluidez de la circulación, fundamentalmente en los periodos pico de tránsito que es cuando se observan habitualmente mayores situaciones de congestión, asi como también para elevar los niveles de seguridad vial se hizo necesario encarar un rediseño integral de la Autopista. Esto implicó estudiar una serie de intervenciones. Las más sustanciales de ellas se describen a continuación.

Infraestructura para el transporte de pasajeros

Se trata de la incorporación de carriles destinados exclusivamente a la circulación de vehículos de transporte masivo de pasajeros, esto es, buses de autotransporte público de pasajeros, combis y buses de media y larga distancia. Al segregar a estos vehículos de la circulación general, las velocidades comerciales aumentarán y los tiempos de viaje de los usuarios mejorarán sensiblemente, fomentando de esta manera su elección.

Estos carriles, de doble sentido de circulación, estarán localizados entre ambas trazas de la Autopista (sentido Centro y sentido Provincia). A lo largo de su desarrollo poseerá paradas para el ascenso y descenso seguro de los pasajeros, las cuales estarán vinculadas con los barrios aledaños a la Autopista a través de pasarelas peatonales.

Velocidad máxima de circulación

Como una medida directa de mejora de la seguridad vial de los usuarios de la Autopista, se plantea la reducción de la velocidad máxima de la traza de la Autopista en ambos sentidos de circulación, llevándola de los 100 Km/h actuales a 80 Km/h.

Está ampliamente comprobado que una reducción de la velocidad de circulación impacta positivamente en los niveles de seguridad vial. Se entiende que una velocidad máxima de 80 Km/h es la adecuada para una vía de las características de la AU Dellepiane.

Por otro lado, una disminución del diferencial de velocidad con los vehículos pesados de transporte de cargas (que tienen una velocidad máxima permitida de 60 Km/h) es un aporte adicional a la seguridad vial.

Ramales de ingreso y egreso a la Autopista

El Proyecto plantea tanto el rediseño de los ramales de ingreso y egreso a la Autopista como su relocalización y optimización.

Se agregarán en los ramales de ingreso y egreso los carriles de aceleración y desaceleración, respectivamente, que aseguren la incorporación y la salida de los vehículos de manera segura, sin generar turbulencias en la zona de intercambio.

Algunos ramales serán relocalizados, posibilitando así una adecuada vinculación de la Autopista con la red urbana circundante. Una excesiva cantidad de ramales genera una inadecuada utilización de las vialidades, además de perturbaciones en los flujos vehiculares que inducen a situación riesgosas que afectan la seguridad vial.

En virtud de esto, el Proyecto contempla los siguientes cambios:

- En el sentido Centro:
  - Relocalización del ramal de egreso de calle Montiel y cierre del ramal de ingreso de calle Montiel.
  - Cierre de ramales de ingreso y egreso de calle Rucci y Miralla.
  - Relocalización de ramales de salida de Av. Larrazábal y Av. Escalada.
- En el sentido Provincia:
  - Relocalización de ramales de salida de Av. Larrazábal y Av. Escalada.
  - Cierre de ramales de ingreso y egreso de calle Rucci y Miralla.
  - Reubicación del ramal de entrada y cierre del ramal de salida de calle Montiel.

Capacidad de la Autopista

En sectores específicos de la traza de la Autopista, donde los volúmenes de tránsito lo hacen necesario, el Proyecto contempla la ampliación de la capacidad de la traza a partir de la incorporación de una cuarto carril de circulación.

Calles “colectoras”

El Proyecto incluye también la intervención en las denominadas “colectoras” norte y sur asegurando su continuidad, hoy interrumpida por la barrera urbanística que constituye el Ferrocarril Belgrano Sur. Esta continuidad estará dada a partir de la construcciones de nuevas calzadas y por la ejecución de túneles que se desarrollarán por debajo del puente de la calle Rio Negro y del mencionado ferrocarril. Esto mejorará sensiblemente la conectividad de la red urbana de la zona.

4. DESARROLLO DEL ESTUDIO

En el desarrollo del estudio llevado a cabo, se reconocen cuatro etapas. Ellas son:

- Relevamiento de la información y recopilación de los datos necesarios para el desarrollo del modelo. Caracterización de la oferta y la demanda actual.
- Construcción del “Escenario Base”.
  - Calibración y validación del modelo.
  - Definición y obtención de indicadores de performance.
- Modelización del “Escenario con Proyecto”.
- Análisis de resultados y comparación de escenarios modelizados.
  - Comparación de indicadores de performance de ambos escenarios.
  - Distribución de flujos vehiculares.
  - Conclusiones.

En los siguientes puntos, se describen las tareas realizadas para en cada una de las etapas en las que se ha dividido el estudio.

5. AREA DE INFLUENCIA DEL ESTUDIO

En primer lugar, para poder planificar el relevamiento de información y la recolección de los datos necesarios para el modelo, debe establecerse el área de influencia del estudio. Para ello, fue necesario identificar aquellos sectores que se verían afectados ante la implementación de las modificaciones que plantea el Proyecto.

Es esperable que los cambios introducidos generen una redistribución del flujo vehicular circulante lo que, eventualmente, generará impactos en distintos tramos de la red vial del área determinada.

A partir de ello, se consideró un área de influencia lineal, dada por los sectores aledaños a la Autopista. En la Figura siguiente se muestra el área de influencia considerada.

Figura 1: Zona de influencia del Estudio



Dentro de este área, la red vial principal quedó integrada por:

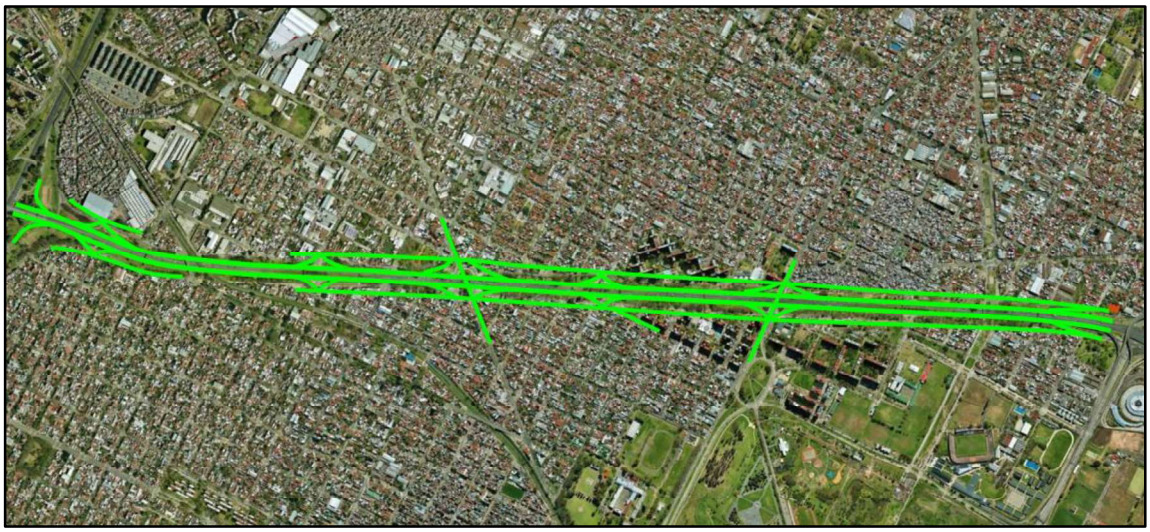
- La Autopista Dellepiane, desde la Av. General Paz hasta la altura de la Av. Lacarra, en ambos sentidos de circulación.

- Las calles “colectoras” norte y sur que se desarrollan paralelas a la Autopista, también desde la altura de Av. General Paz hasta la Av. Lacarra.
- Las avenidas locales transversales a la AU Dellepiane, que la atraviesan a distinto nivel.

La red urbana y la Autopista, en ambos sentidos de circulación, quedan vinculadas por los ramales de acceso y egreso, lo cuales también pasaron a formar parte de la red vial considerada.

En la Figura 2 siguiente se puede distinguir la red vial adoptada para realizar el modelo.

Figura 2: Red vial adoptada para el Estudio



6. RELEVAMIENTO Y RECOPILACION DE DATOS

En esta etapa del estudio se procedió a realizar la recolección de la información necesaria para avanzar en la construcción del modelo de simulación. La información a recabar, de fundamental importancia, debe permitir determinar tanto la oferta vial disponible en el área, como de la demanda existente.

6.1. Características de la Red Vial

Actualmente, la AU Dellepiane cuenta con tres carriles de circulación por sentido a lo largo de su desarrollo. La velocidad de circulación máxima permitida es, exceptuando ciertos sectores específicos (como por ejemplo la zona de aproximación al peaje o ramales de egreso), de 100 Km/h.

En su extremo noreste continúa en la Autopista 25 de Mayo, al tiempo que se vincula con las autopistas Presidente Cámpora (AU7) y Perito Moreno (AU6) a través de los ramales del Distribuidor Dellepiane. En el otro extremo, en el límite de la Ciudad con la Provincia de Buenos Aires, es la continuación de la Autopista Ricchieri, conectando además con la Av. General Paz a través de los ramales de conexión entre ambas.

A lo largo de su recorrido de 4,20 kilómetros, se vincula con la red urbana a partir de ramales de ingreso y egreso en siete puntos. Esto implica que, en promedio, existen ramales cada 600 metros. Los mencionados ramales se encuentran a la altura de las siguientes arterias, en ambos sentidos de circulación:

- Calle Montiel.
- Calle Rucci / Cafayate.
- Av. Larrazábal.
- Calle Miralla.
- Av. Escalada.
- Calle Mozart (al momento de la confección del presente trabajo, estos ramales en ambos sentidos de circulación se encuentran cerrados al tránsito por obras).
- Av. Lacarra.

En su mayoría, tanto los ramales de entrada como los de salida de la traza principal son del tipo direccional, es decir, no poseen carril de aceleración y desaceleración, respectivamente. Esto puede generar situaciones como la siguiente: cuando un vehículo tiene la intención de salir de la Autopista, al no existir el carril de desaceleración, debe comenzar a frenar sobre la propia traza hasta alcanzar la velocidad adecuada para ingresar al carril de salida con seguridad. Esto implicará que,

los vehículos que circulan detrás del que egresa deberán frenar también. Incluso puede ocurrir que algún vehículo intente un cambio de carril para no bajar su velocidad, interfiriendo en el flujo del carril adyacente. Es decir que, cuando los volúmenes circulantes son importantes, un vehículo que quiere salir de la traza generará una turbulencia en la zona de aproximación a un ramal de salida que indefectiblemente afectará la circulación general y reducirá la capacidad del sector. Una situación similar en cuanto a la afectación se produce cuando un vehículo ingresa a la traza por un ramal de entrada que no posee carril de aceleración.

En cuanto a la red urbana que forma parte de la red vial adoptada para el modelo, se observa que, tanto las colectoras norte y sur presentan las características habituales de calles urbanas. En general tienen dos carriles de circulación, con estacionamiento sobre el lado derecho. En algunos casos, como en el tramo que va desde la intersección con Murguiondo hasta el ramal de salida de Av. Larrazábal, se ha detectado estacionamiento en ambos lados de la Colectora Sur. La velocidad máxima de circulación permitida es de 40Km/h.

Las avenidas transversales, tanto Av. Argentina como la Av. Escalada, son de doble sentido de circulación, con tres carriles por sentido. La intersección de Av. Escalada con ambas colectoras está semaforizada, mientras que en la de Av. Argentina queda materializada una rotonda, aunque la cantidad de ramas de ingreso y egreso a la misma es mayor que lo habitual para este tipo de infraestructuras.

6.1.1. Fuentes de información utilizadas

Los datos geométricos de las arterias integrantes de la red constituyen un insumo fundamental para poder cuantificar la oferta vial disponible. Por esta razón, las fuentes de información que se utilicen deben ser fiables. En este caso, para recolectar los datos se utilizaron:

- Información que posee AUSA respecto de la geometría de la propia Autopista Dellepiane.

- Las cámaras desplegadas en diferentes puntos de la Autopista con las que el Centro de Control de AUSA monitorea constantemente la Red.
- Información de imágenes satelitales que se encuentra disponible para uso público en internet. Esta fuente permitió establecer características de la red urbana que no pudieron determinarse de las formas anteriores.
- Recorridos por la red vial urbana para, por un lado, verificar la información ya obtenida y, por otro lado, recolectar datos que aún no habían sido obtenidos.

Estos recorridos también fueron utilizados para realizar observaciones de los patrones de circulación en la zona y otros aspectos a utilizar en etapas posteriores del estudio.

6.1.2. Datos recabados

Entre otros aspectos geométricos que se obtuvieron del relevamiento realizado, se destacan los siguientes:

- Ancho total de calzada.
- Cantidad de carriles de circulación de cada sentido.
- Ancho de cada carril de circulación.

Por otro lado, también debieron establecerse, complementariamente a los datos geométricos, ciertos datos para caracterizar la funcionalidad de las diferentes arterias integrantes de la red vial, entre ellos:

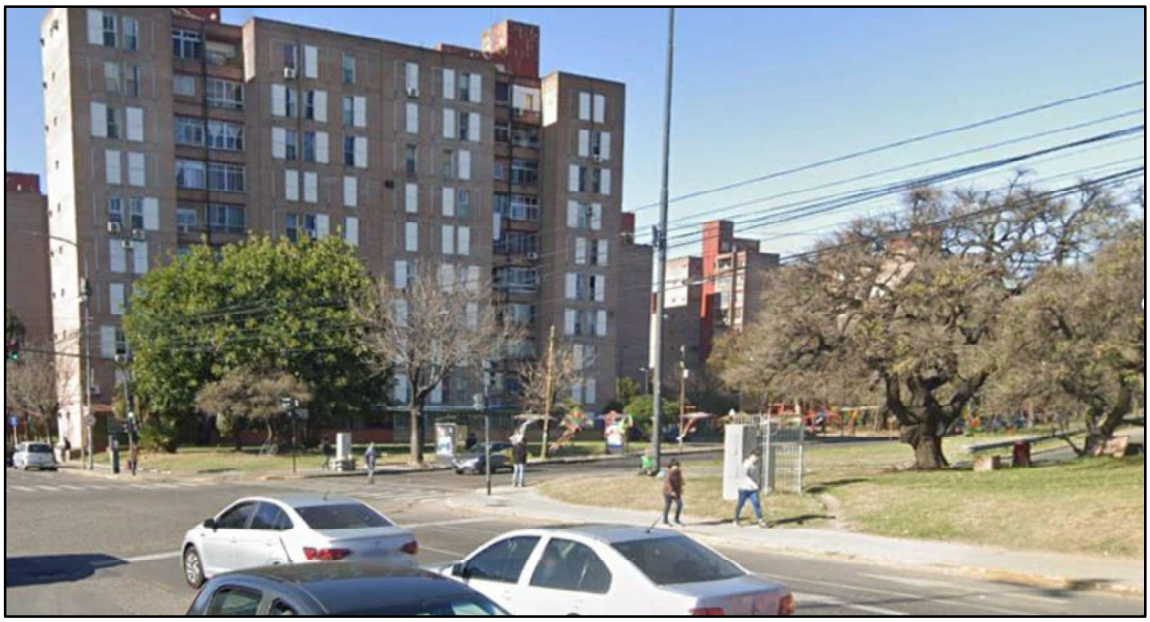
- Sentido de circulación: debe establecerse si se trata de una vía de doble sentido o si es de mano única.
- Tipo de arteria (*road class*): de acuerdo con la jerarquía de la vía, debe clasificarse como autopista, calle urbana, avenida urbana, ramal de ingreso o egreso, rotonda, etc. Cada clase tiene implícitos determinados atributos, como por ejemplo la prioridad que tendrá sobre las demás vías que confluyen en una intersección o la distribución de velocidades, entre otros.

- Debe establecerse la utilización de los carriles, es decir, si se trata de un carril destinado exclusivamente al transporte público, si está prohibido para el uso de tránsito pesado, etc.
- Además debe establecerse la posibilidad o no de realizar cambios de carriles. En este caso, el impedimento puede estar dado por restricciones físicas, como isletas, cordones o defensas, que impidan que un vehículo pueda moverse de un carril al otro con libertad.
- Si un giro en una intersección está prohibido, este deberá restringirse.
- Las señales de “stop” y de “ceda el paso” deben registrarse en caso de que existan.
- También deben determinarse los recorridos y la posición de las paradas del autotransporte público de pasajeros (APP) y si poseen dársenas exclusivas o la detención se realiza de forma paralela al cordón.
- La existencia de estacionamiento en las arterias relevadas, tanto sobre la derecha como sobre la izquierda, esté permitido o no.

Figura 3: Imagen del relevamiento realizado



Figura 4: Imagen del relevamiento realizado



6.2. Determinación de los volúmenes vehiculares

Asi como las características geométricas de la red vial, juntamente con los parámetros funcionales, configuran el insumo fundamental para poder caracterizar la oferta del modelo, los volúmenes vehiculares circulantes serán los que determinen la demanda del mismo. Para su obtención se diagramó una campaña de censos vehiculares en los puntos de mayor relevancia del área.

6.2.1. Campaña de conteos vehiculares

Para realizar los conteos vehiculares, se llevaron adelante una serie de filmaciones haciendo uso de las cámaras que AUSA tiene distribuidas a lo largo de toda la red de autopistas ý que el Centro de Control de AUSA utiliza para monitorear las autopistas. En el caso particular de este estudio, se realizaron 14 filmaciones en total abarcando la mayor parte de la traza de la Autopista, en ambos sentidos de circulación. Además, estas filmaciones permitieron realizar conteos en algunos tramos e intersecciones de la red urbana aledaña.

En la figuras siguientes se pueden observar imágenes de algunas de las filmaciones realizadas para contabilizar los vehículos circulantes.

Figura 5: imagen de filmación ramales calle Rucci

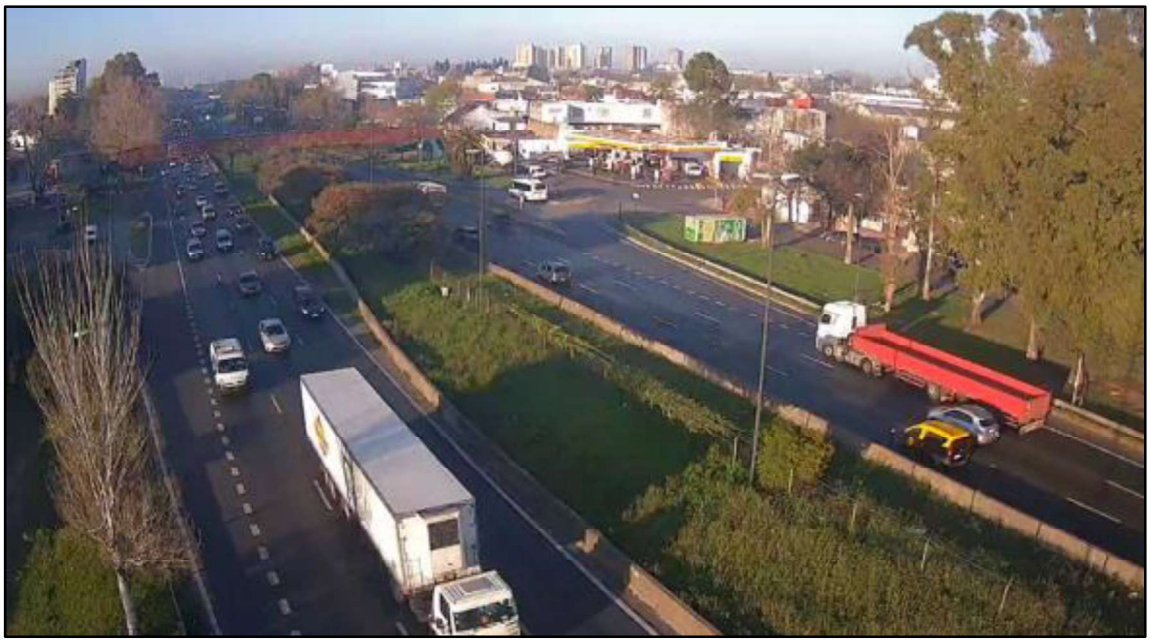


Figura 6: imagen de filmación ramales Av. Larrazábal

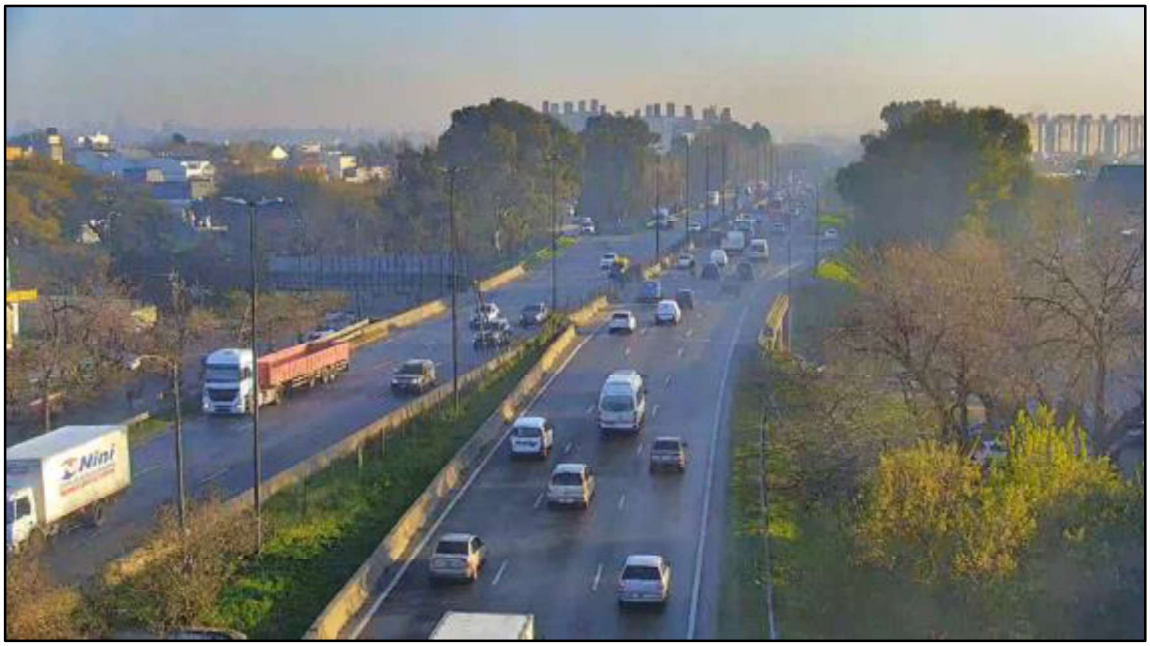


Figura 7: imagen de filmación ramales calle Montiel

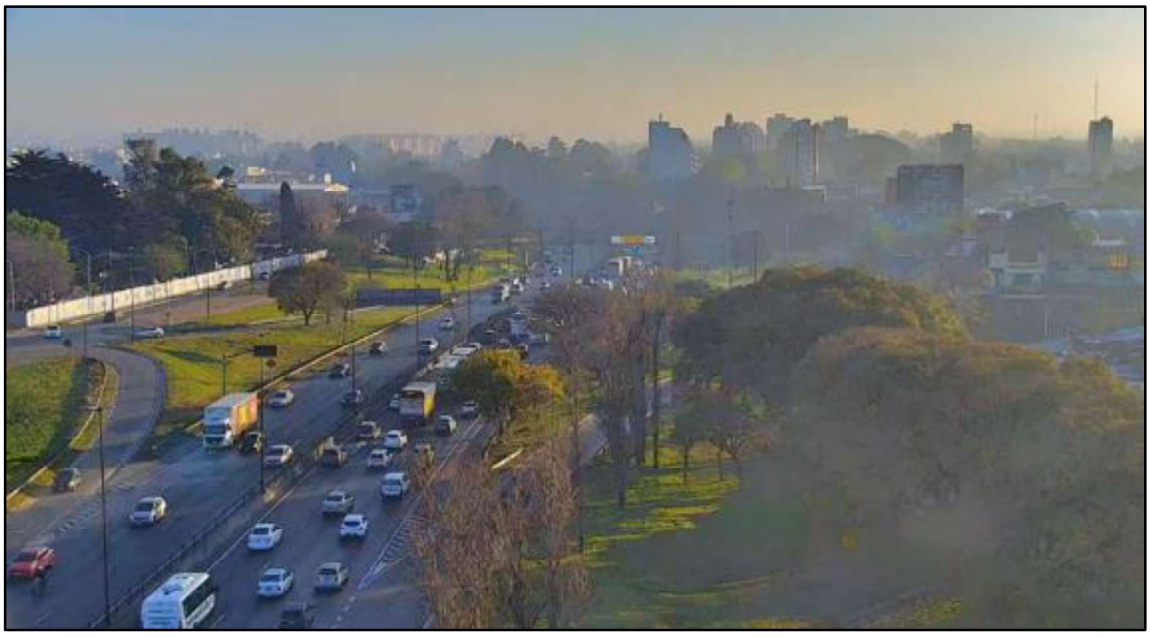
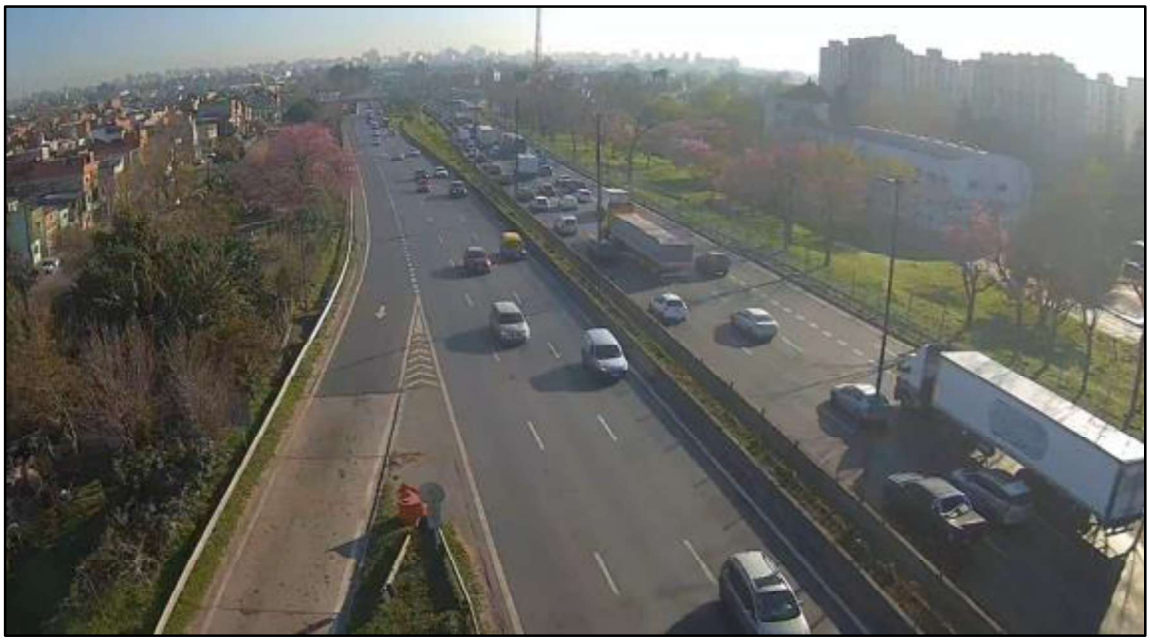


Figura 8: imagen de filmación ramales Av. Escalada



Las filmaciones, y consecuentemente los conteos, se realizaron el día miércoles 27 de septiembre del año 2023, entre las 7:30 y las 9:00 hs. En el punto 7 del informe se

describirá el procedimiento seguido para determinar el periodo de análisis y el porqué de la elección de este lapso de tiempo para la realización de los conteos.

Una vez realizadas las filmaciones, se verificó que ni antes de realizarlas ni durante las grabaciones se hubieran producido incidentes viales ni ningún hecho que pudiera modificar los patrones habituales de circulación. Verificado esto, se dieron por válidas las filmaciones realizadas.

En aquellos sectores de la red urbana que no pudieron ser visualizados por las cámaras, un equipo de censistas de AUSA concurrió en días posteriores a realizar los conteos restantes.

6.2.2. Clasificación vehicular

Tanto en los censos realizados a partir de las filmaciones obtenidas de las cámaras, como aquellos que fueron realizados “in situ”, los volúmenes vehiculares fueron clasificados en seis categorías:

- Motocicletas.
- Vehículos livianos (automóviles y pick ups).
- Buses, tanto de APP como de media y larga distancia.
- Combis privadas de transporte de pasajeros.
- Camiones simples, de 2 y 3 ejes.
- Camiones pesados de 4 o más ejes, con acoplado o semirremolque.

6.2.3. Puntos de censo

A continuación se detallan los sitios en los cuales se realizaron los censos con clasificación vehicular:

En la Autopista, se procedió de la siguiente manera:

- Se realizaron conteos en los extremos de la traza, en los tramos que la vinculan con las otras autopistas y vías rápidas, esto es:

  - En el extremo sudoeste, inicio del sentido Centro de la Autopista, se censaron los vehículos ingresantes desde la AU Ricchieri y, por otro lado, los que llegan desde la Av. General Paz por el correspondiente ramal.
  - En el extremo noreste, se contabilizaron los vehículos que ingresan por el ramal de entrada de la Av. Lacarra y aquellos que llegan por la traza, colectando los flujos desde las autopistas 25 de Mayo, Cámpora y Perito Moreno.
- Para determinar el resto de los flujos ingresantes a la traza, pero que no utilizan la totalidad del recorrido, se contabilizaron los vehículos en los ramales de ingreso en ambos sentidos de circulación.
- Por otro lado, también se contabilizaron los vehículos que egresaron de la Autopista en los ramales de salida de ambos sentidos.
- Se hicieron conteos en diferentes tramos internos de la Autopista, en ambos sentidos de circulación. Esta información fue recogida para ser utilizada en el proceso de validación del modelo, que se explicará más adelante.

En cuanto a la red vial urbana, el tránsito en varios tramos de las colectoras pudo ser calculado a partir de los volúmenes obtenidos en los ramales la Autopista Dellepiane, tanto de ingreso como de egreso. Para poder complementar esta información, se programaron conteos en ciertas intersecciones importantes de la red urbana, lo que permitió tener una distribución de los flujos adecuada para modelizar la red. Estos censos se realizaron en las siguientes intersecciones y tramos de la red urbana, tanto en el lado sur como en el norte (considerando a la Autopista como elemento divisor de ambas zonas):

- En el lado sur de la red:
  - Censos de giro en las intersecciones de:
    - Colectora Sur y Av. Escalada.
    - Colectora Sur, Murguiondo y Aquino.
    - Colectora Sur y Av. Castañares.
- Censos vehiculares en los siguientes tramos:
    - Colectora Sur entre Montiel y Guaminí.

- Colectora Sur entre Rucci y Cafayate.
- Colectora Sur entre Pola y Miralla.
- Colectora Sur entre Zinny y Fernández.

- En el lado norte, los conteos se llevaron a cabo en los siguientes puntos:
  - Censos de giro en las siguientes intersecciones:
    - Colectora Norte y Av. Escalada.
    - Colectora Norte y Av. Castañares.
    - Colectora Norte y Murguiondo.
  - Censos vehiculares en los siguientes tramos:
    - Colectora Norte entre Homero y Av. Escalada.
    - Colectora Norte entre Av. Escalada y Pasaje Basualdo.
    - Colectora Norte entre Basualdo y Miralla.
    - Colectora Norte entre Larraya y Larrazábal.
    - Colectora Norte entre Aquino y Rucci.
    - Colectora Norte entre Av. Piedrabuena y ramal de ingreso a Autopista Dellepiane.

En las figuras que se muestran a continuación se pueden ver los puntos en los cuales se realizaron los conteos con clasificación vehicular mencionados.

Figura 9: Puntos de conteos vehiculares en la red



Figura 10: Puntos de conteos vehiculares en la red



Figura 11: Puntos de conteos vehiculares en la red



Figura 12: Puntos de conteos vehiculares en la red



El procesamiento de la información resultante de los censos vehiculares posibilitó determinar los volúmenes de tránsito circulantes por cada tramo de la red vial elegida, para cada una de las clases de vehículos establecidas en la clasificación adoptada.

6.3. Semaforización

El tipo de control de intersecciones es otro aspecto de consideración que el modelo necesitará para poder representar la realidad con suficiente grado de fidelidad.

Como parte de los relevamientos realizados en campo, una vez identificadas aquellas intersecciones cuya operación se encuentra regulada por semáforos, se procedió a determinar sus características distintivas, tales como: la cantidad de tiempos del semáforo, el ciclo total, las fases semafóricas y los tiempos de cada fase (tiempo de verde, amarillo, rojo, amarillo/rojo).

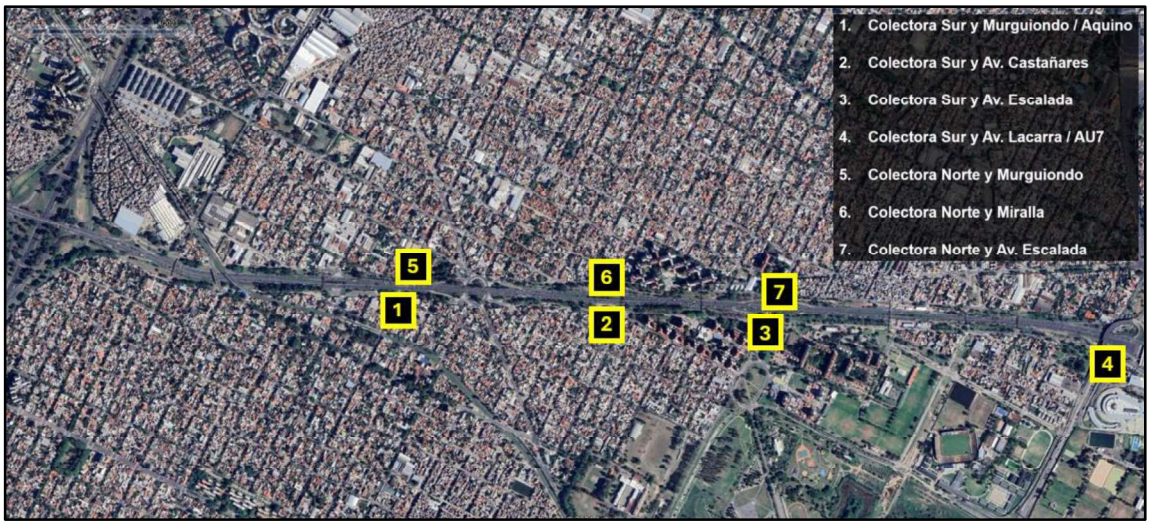
En la red vial considerada, se encontraron semáforos en las siguientes intersecciones:

- Colectora Sur y Murguiondo / Aquino.
- Colectora Sur y Av. Castañares.
- Colectora Sur y Av. Escalada.
- Colectora Sur y Av. Lacarra.

- Colectora Norte y Murguiondo.
- Colectora Norte y Miralla.
- Colectora Norte y Av. Escalada.

En la Figura 13 se puede observar la localización de cada una de las intersecciones semaforizadas relevadas.

Figura 13: Localización de las intersecciones semaforizadas de la red vial



6.4. Transporte público de pasajeros

Dentro del relevamiento realizado se determinaron las líneas de autotransporte público de pasajeros (APP) que circulan por la zona de influencia considerada en el estudio.

El total de líneas relevadas pudo ser dividida en dos grupos. Por un lado, aquellas que utilizan el eje de la AU Dellepiane desde la Av. General Paz hasta el Distribuidor Dellepiane (en el extremo noreste de la red), y viceversa. Algunas de estas líneas utilizan la Autopista en todo su recorrido y otras utilizan parte de la Autopista y parte de colectora, saliendo en un ramal e ingresando en otro. Por otro lado, se encontraron líneas de APP que si bien presentan recorridos transversales a la Autopista, usan algún tramo de las colectoras para circular.

Dentro el primero grupo, se distinguen las siguientes líneas:

- Línea 56, ramales A, C y D.
- Línea 86, todos sus ramales.
- Línea 88, ramal M y N (expreso por autopista).
- Línea 91, el ramal F (expreso por autopista).
- Línea 96, los ramales expreso AA, AC, AE, AG y AH.
- Línea 180, los ramales expreso H e I.
- Línea 193, sus tres ramales A, B y C.

Dentro del segundo grupo mencionado, se encuentran las siguientes líneas:

- Línea 36, sus dos ramales A y B.
- Línea 47, ramales A y B.
- Línea 50, ramal A.
- Línea 114, ramales A, B y C.
- Línea 143, los ramales A, B, C, D, F, G, H e I.

En las figuras que se muestran a continuación se pueden ver los recorridos, en un sentido y en otro, de las líneas de APP listadas arriba.

Figura 14: Recorrido de línea 56



Figura 15: Recorrido de línea 86



Figura 16: Recorrido de líneas 88, 91, 96 y 180



Figura 17: Recorrido de línea 193



Figura 18: Recorrido de líneas 36 y 47



Figura 19: Recorrido de líneas 50, 114 y 143



De cada línea mencionada, se relevaron las paradas y se obtuvieron las frecuencias, insumos necesarios para el modelo.

7. PERIODO DE ANÁLISIS

Para la determinación del periodo de análisis, es decir, aquel lapso de tiempo elegido para ser modelado, se estudió la información de tránsito proveniente del tránsito pasante por el peaje Dellepiane, tanto en el sentido Centro como en el sentido Provincia.

Se extrajo de las bases de datos de AUSA la información correspondiente a los días hábiles de los años 2022 y 2023, a partir de la cual se construyeron las curvas de distribución horarias para los días hábiles de dichos años.

En las figuras que se muestran a continuación pueden observarse las mencionadas curvas, para ambos años y para ambos sentidos de circulación.

Figura 20: distribución horaria de día hábil del año 2022 en peaje Dellepiane (ambos sentidos)

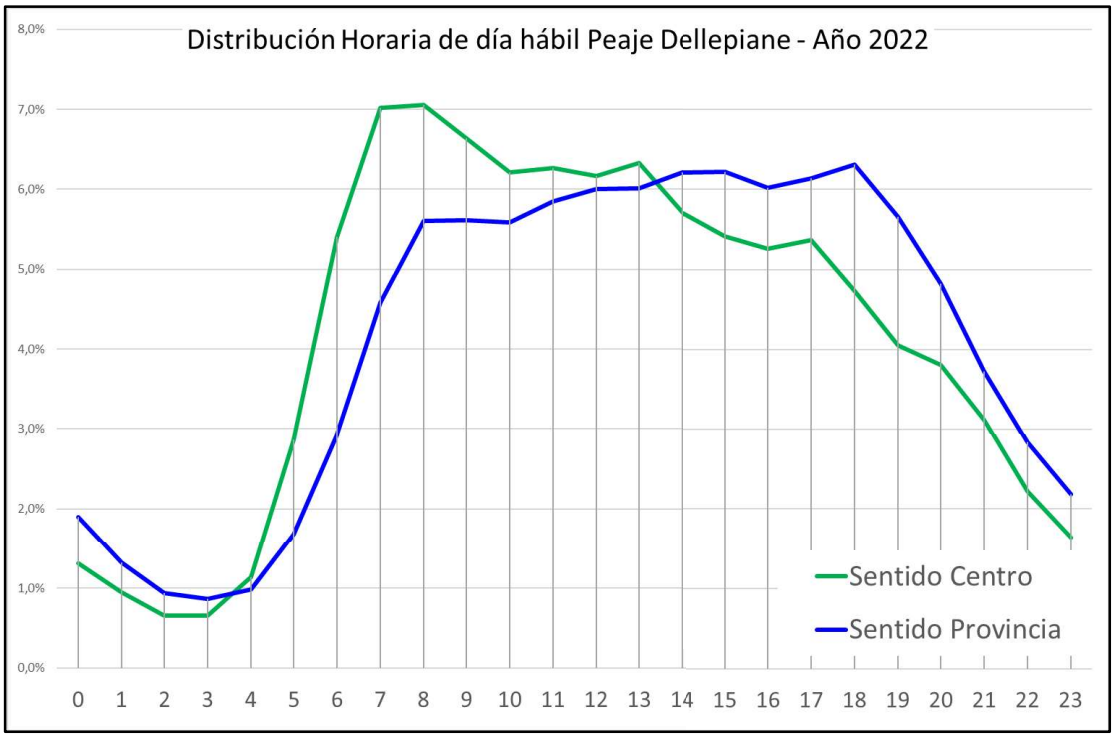
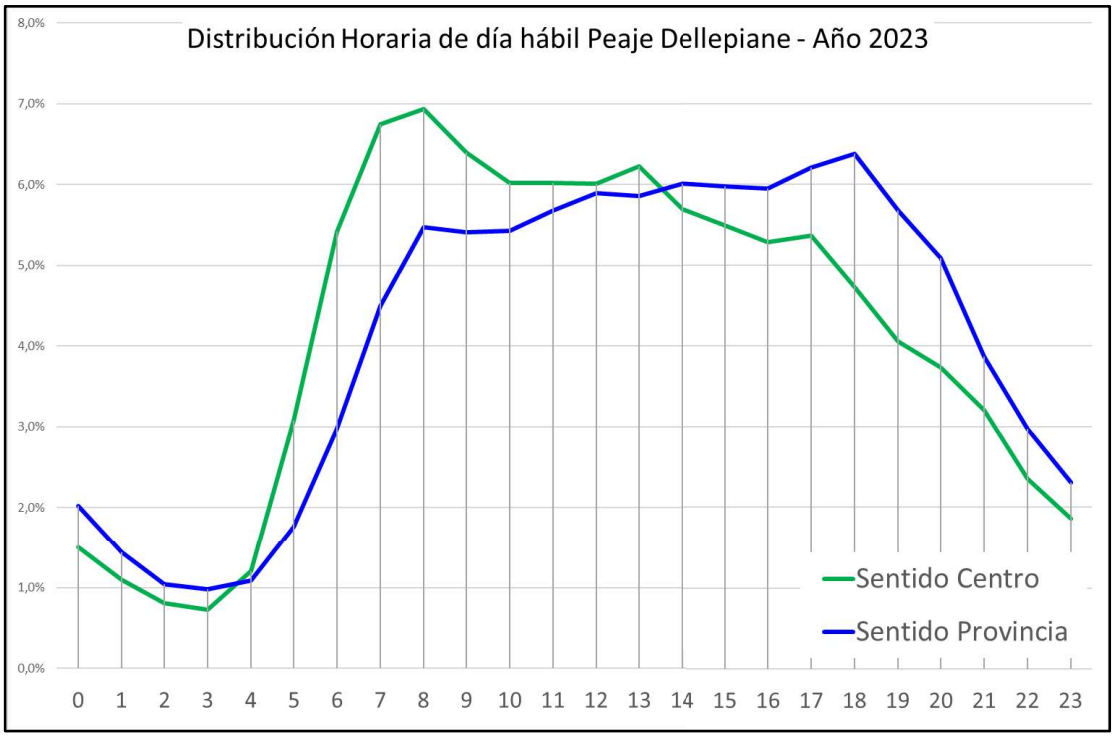


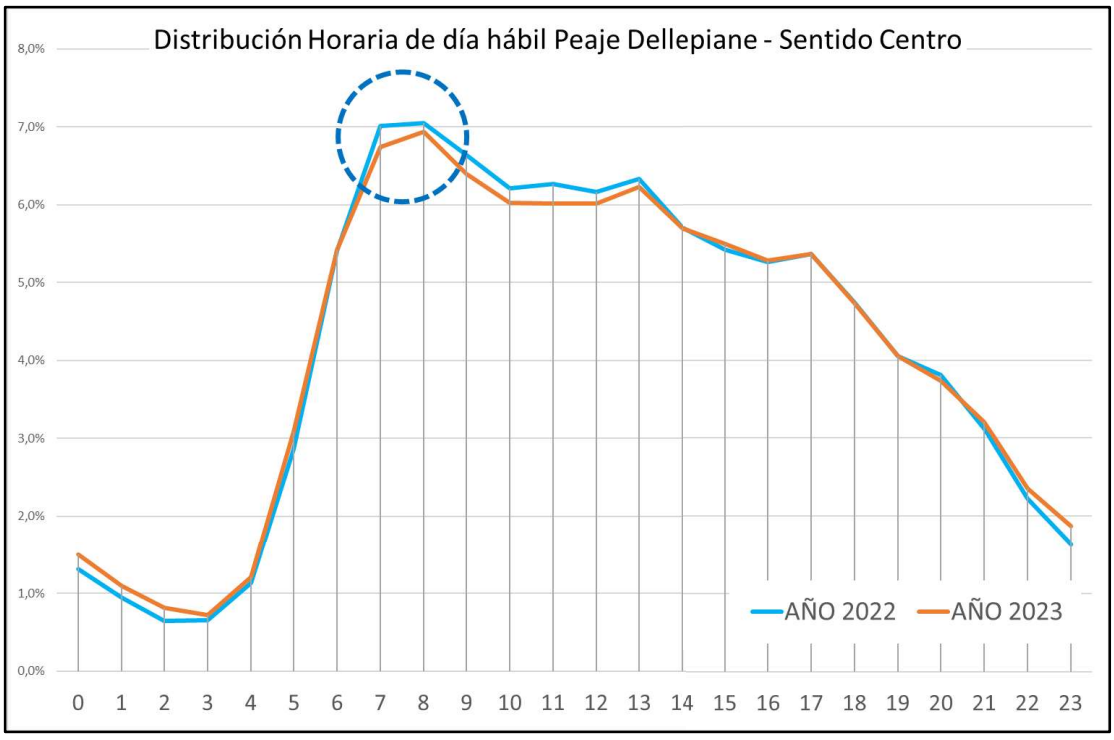
Figura 21: distribución horaria de día hábil del año 2023 en peaje Dellepiane (ambos sentidos)



Analizando los gráficos anteriores se puede apreciar que, como es habitual en vías de acceso a la Ciudad como lo es la AU Dellepiane, existe un comportamiento pendular del tránsito. Los vehículos ingresan en las horas de la mañana y egresan de la Ciudad por la tarde. Este comportamiento se refleja en las curvas sentido Centro y sentido Provincia de cada gráfico.

Tanto para 2022 como para 2023, se observa que las horas 7 y 8 son las de mayor cantidad de pasos. En particular, la hora pico es la 8, es decir, entre las 8:00 y las 9:00 horas. En 2022, entre las 8:00 y las 9:00 horas circuló por el Peaje en el sentido hacia el Centro el 7,1% del tránsito total del día. En el año 2023 el porcentaje de circulación ascendió al 6,9%.

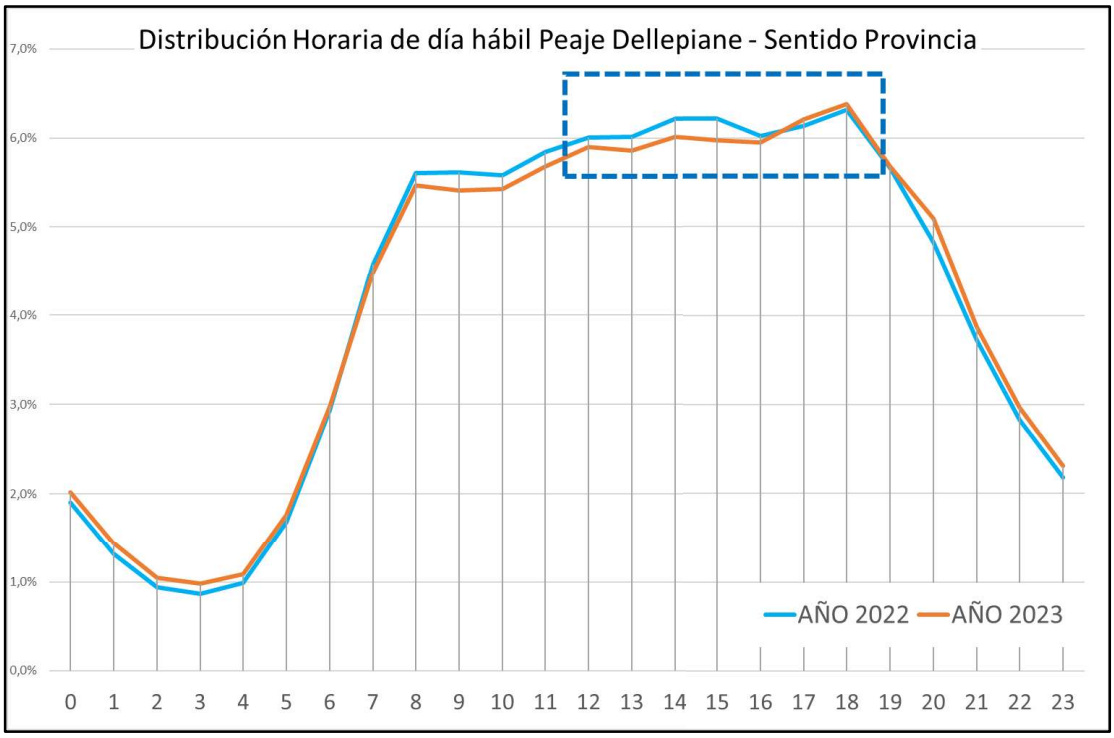
Figura 22: distribución horaria de día hábil del peaje Dellepiane sentido Centro (años 2022 y 2023)



En horas de la tarde para el sentido hacia Provincia, si bien se detecta una mayor circulación durante la hora 18 (del 6,3% en 2022 y del 6,4% en 2023), la hora pico no es tan pronunciada como durante la mañana. Prácticamente, lo que se puede observar es un “amesetamiento” en las horas de la tarde, con un pico entre las 18 y

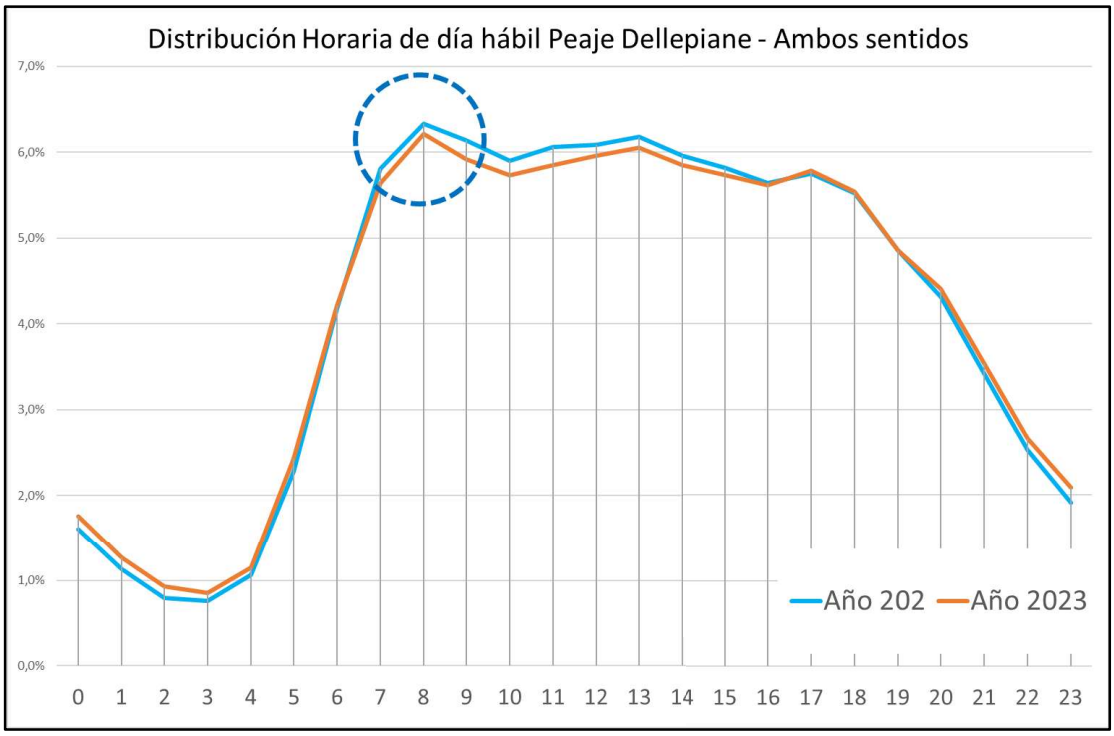
las 19 horas. Sin embargo, como se dijo, el periodo pico de la tarde es de menor magnitud que el de la mañana. La situación descripta se puede ver con mayor claridad en los siguientes gráficos.

Figura 23: Distribución horaria de día hábil del peaje Dellepiane sentido Provincia (años 2022 y 2023)



Cuando se analiza la curva del tránsito total, es decir, la de ambos sentidos de circulación, se comprueba lo anteriormente mencionado acerca de que la hora de mayor circulación de tránsito por la Autopista es la 8. A partir de esa hora, se aprecia un paulatino descenso en la circulación hasta reducirse sensiblemente en el periodo nocturno.

Figura 24: distribución horaria de día hábil del peaje Dellepiane en ambos sentidos (años 2022 y 2023)



A partir del análisis de las curvas horarias realizado, quedó determinado como el periodo de mayor circulación del día en la Autopista el que va desde las 8:00 a las 9:00 horas. En consecuencia, esta hora fue adoptada como periodo de análisis de manera tal que el modelo a desarrollar refleje la situación reinante en el momento de mayor demanda.

Una vez definido el periodo de análisis, se planificaron los conteos para ser realizados entre las 7:30 y las 9:00 horas. Los 30 minutos previos a la hora pico servirán como "precarga" de la red de modelo (*preload*). El tránsito irá ingresando a la red hasta que el sistema entre en régimen. La validación del modelo se realizará para el periodo de análisis, y los 30 minutos previos no serán considerados dado que no reflejan las condiciones reales del tránsito. Por esta razón, la información que entregue el modelo para esos 30 minutos será descartada.

8. CONSTRUCCION DEL ESCENARIO BASE

El Escenario Base del modelo es aquel que representa la situación actual de la red vial, constituyendo lo que se conoce como "*baseline*" o línea base. Contra la línea base se comparará el escenario con proyecto para, de esta manera, establecer si su materialización es beneficiosa o no.

Para realizar la microsimulación de tránsito con la cual se analizó el Proyecto, se utilizó el software Transmodeler 6.0, del cual AUSA posee licencia, y que fue desarrollado específicamente para realizar este tipo de estudios. Este software, utilizado a nivel microscópico, es capaz de simular el comportamiento de cada vehículo cada décima de segundo, considerando aceleración y desaceleración, intervalo entre vehículos, decisiones de cambio de carril, etc. de manera individual a partir del comportamiento de distintos tipos de conductores, las características de las diferentes clases de vehículos y la geometría de la vía.

El primer paso en la construcción del modelo de simulación es la representación geográfica de las vías que en conjunto conforman la red vial del Escenario Base. Esta red vial representará la oferta del modelo.

8.1. Red vial

En TransModeler, la red vial está constituida por un sistema de layers geográficos interrelacionados entre sí y almacenados en lo que se denomina una "*simulation database*". Cada uno de estos layers representa un elemento constitutivo de la red vial. Por ejemplo, el layer de "*links*" representa a los diferentes tipos de vías (calles, avenidas, autopistas), los "*segments*" (segmentos) representan parte de un link (o todo) a lo largo del cual los atributos de la carretera permanecen constantes y los "*lanes*" (carriles) representan a cada carril de un segmento. Por lo tanto, hay una arquitectura jerárquica en la *simulation database*, mediante la cual las características se agrupan de acuerdo con varias relaciones fundamentales: un carril es un miembro

de un grupo de carriles que componen un segmento y un segmento es miembro de un grupo de segmentos que componen un link.

Cada layer de una simulation database tiene una tabla de atributos asociada en la que cada registro representa una entidad de ese layer y cada campo representa algún atributo. Algunos de estos atributos describen las relaciones entre entidades en diferentes layers. Por ejemplo, se puede encontrar un atributo “Link” en la tabla de segmentos que contenga el ID del link al que pertenece el segmento y en la tabla de los “lanes” habrá un atributo “Segment” que indicará el segmento al que pertenece cada carril. Por otro lado, están los atributos que se utilizarán como insumos para el modelo. Entre estos últimos se encuentran las características geométricas de la red vial como, por ejemplo, el ancho de carril.

Teniendo en cuenta lo mencionado, en primer lugar, fue necesario construir la red vial del modelo utilizando la herramienta del software “Road editor”, disponible para tal fin.

En la figura siguiente se puede observar la red vial del Escenario Base, construida a partir de la que ya fue mostrada en el punto 5.

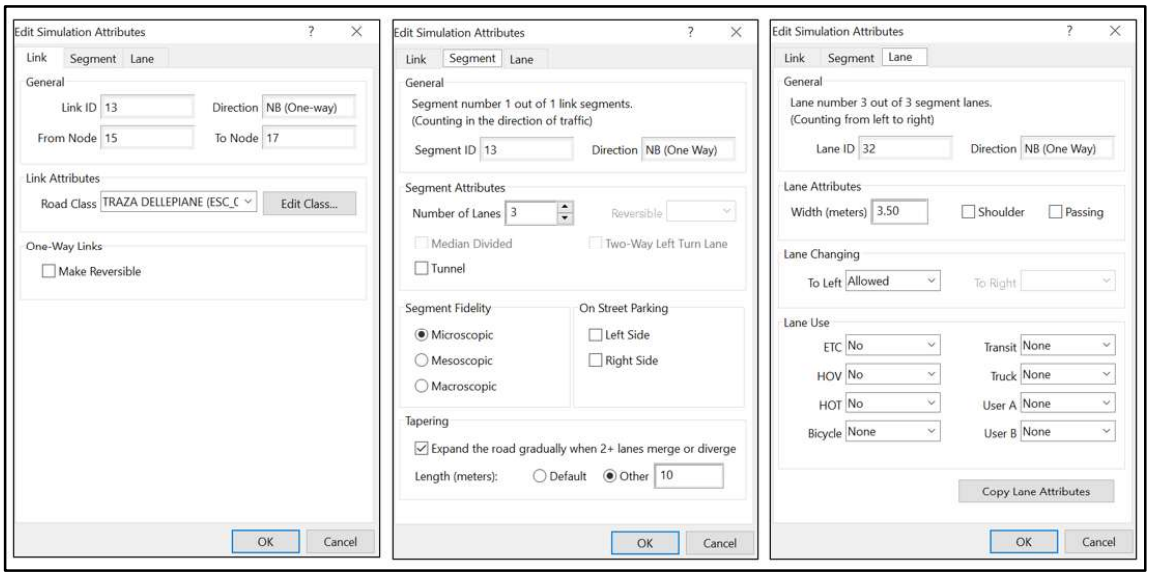
Figura 25: Red vial construida para el Escenario Base



Una vez terminada la construcción de la red vial, se procedió a realizar la carga tanto de los atributos correspondientes como de los parámetros operacionales. Esta acción se realizó utilizando también la herramienta “Road editor”, con la cual se había construido la red.

En la imagen siguiente se pueden observar las interfaces de carga de datos para algunos de los layers que constituyen la red vial.

Figura 26: interfaces de carga de datos de la red vial



Como puede observarse, cada uno de los layers que constituyen la red requiere información específica de los atributos. Por ejemplo, en el layer de “links” debe especificarse el tipo de vía de la que se trata; en el layer de los “segments” debe colocarse la cantidad de carriles que presenta el segmento en cuestión; mientras que en el layer “lane” es necesario, entre otras características, incluir el ancho del carril del que se esté agregando información.

En la Figura 25, donde se presenta la red vial del Escenario Base del modelo, puede verse que además existen otras clases de elementos, cada una de las cuales tiene su propio layer con información. Los nodos, pueden tener varias funciones: actuar como origen y/o destino de los viajes de una matriz origen-destino, representar una intersección de la red vial, o simplemente ser un elemento de conexión entre links. Por

otro lado, los centroides son fuentes y/o sumideros de tránsito, por lo que su función será exclusivamente la de ser origen y/o destino de viajes. Están conectados a la red a través de otro de los elementos constitutivos de la red, los “centroid connectors”.

Una vez que la red estuvo completa, con todos los atributos necesarios cargados, se pudo continuar con el siguiente paso de la construcción del modelo.

8.2. Control de intersecciones

El control de las intersecciones es un aspecto importante en un proyecto de simulación, dado que se utilizan para administrar los derechos de paso y guiar a los flujos de tránsito que llegan a una determinada intersección. Los elementos que habitualmente pueden encontrarse son señales viales de “ceda el paso”, de “pare” o semáforos.

En la construcción del Escenario Base se incluyeron los semáforos relevados en la red vial y que han sido detallados en el punto 6.3.

8.3. Transporte público

Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros presentan recorridos prefijados, los cuales no se alteran en función de situaciones de congestión ni de ningún aspecto similar. Debido a esto, este tipo de vehículos se introduce en el modelo de manera independiente del resto de los flujos vehiculares.

Al momento de recopilar la información para el modelo, se relevaron las líneas de buses que circulan por el área analizada asi como también las paradas de cada uno de ellos y las frecuencias a las que circulan, tal como se mencionó en el punto 6.1.

Los recorridos del autotransporte público de pasajeros se incluyen en el modelo a partir de la utilización de un elemento que se denomina “Route System”. Cada *route system* representa la ruta que desarrolla cada línea de colectivo, para cada sentido de circulación. Es decir, se introduce un route system para el recorrido de ida de una línea

de colectivo y otro para el recorrido de vuelta. En cada route sytem se introduce la frecuencia y las paradas que tiene la línea.

En las figuras que se muestran a continuación pueden observarse los recorridos de todas las líneas de colectivos relevadas, detalladas en el punto 6.4 del presente informe, que fueron cargadas en el modelo.

Figura 27: recorridos de APP cargados en el modelo (tramo Av. General Paz - Av. Argentina)

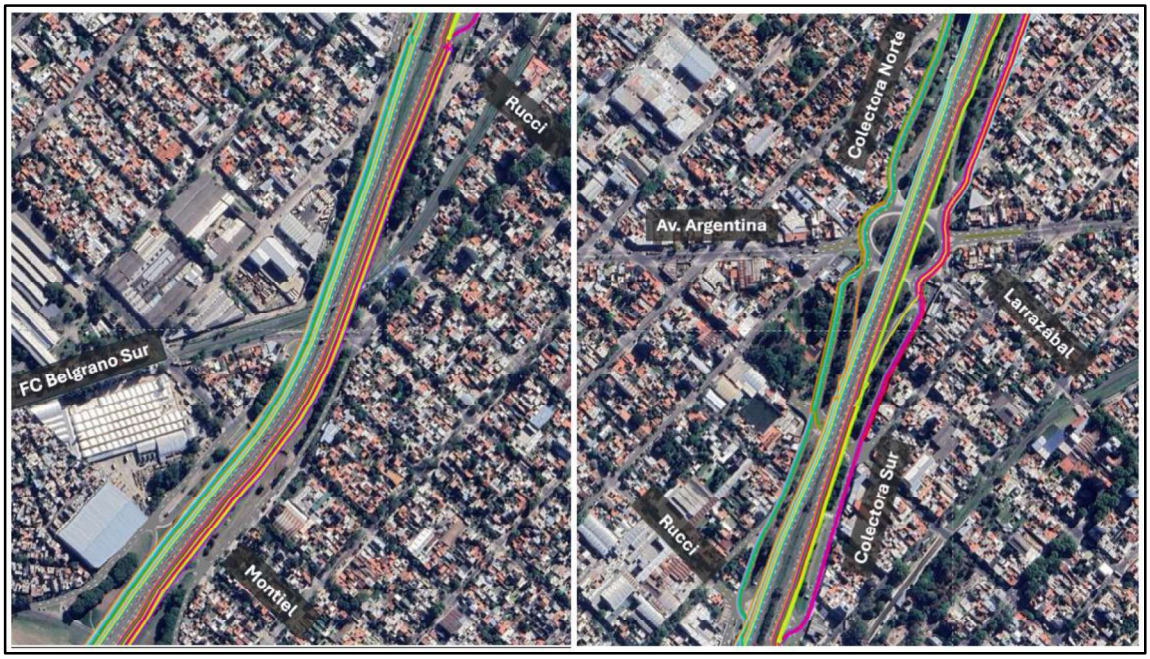


Figura 28: recorridos de APP cargados en el modelo (tramo Av. Argentina - Lacarra)



Una vez que los route system de cada línea de colectivo, junto con sus paradas y sus frecuencias quedaron incluidos, pudo continuarse con los siguientes pasos de la construcción del modelo.

8.4. Demanda del modelo

Como se ha detallado previamente, a partir del procesamiento de los censos de tránsito se obtuvieron los flujos vehiculares para cada tramo de la red y para cada tipo de vehículo, de acuerdo con la clasificación adoptada. Con estos flujos vehiculares, se construyeron matrices origen-destino de viajes, para cada tipo de vehículo.

Por otro lado, por cuestiones prácticas, la demanda total se subdividió en cuatro grupos, obteniéndose una sub matriz O-D para cada uno de ellos. Los cuatro grupos en cuestión fueron los siguientes:

- Los vehículos usuarios de la Autopista que circulan en sentido hacia el Centro.
- Los usuarios de la Autopista que circulan en sentido hacia Provincia.

- El grupo de vehículos circulantes por la parte sur de la red vial urbana.
- Finalmente, el grupo de vehículos que circulan por la parte norte de la red vial urbana.

Como se mencionó, esta subdivisión fue realizada solamente a efectos de simplificar el trabajo de gabinete, evitando trabajar con una matriz de gran tamaño, con muchos ceros entre pares O-D. TransModeler permite la utilización de varias matrices OD en forma simultánea, encargándose el propio software de unificar todos los viajes de las distintas matrices.

Con los volúmenes vehiculares censados se conformaron los árboles de tránsito de las diferentes subzonas determinadas. Cada uno de ellos fue desarrollado para cada tipo de vehículo considerado en la modelización. A partir de ellos, y conociendo los puntos de ingreso y egreso del sistema, se lograron estimar los viajes entre cada par O-D, distribuyendo los flujos de manera proporcional en cada punto de decisión.

En la imagen siguiente se muestran las matrices que corresponden al primero de los grupos listados precedentemente, el de los usuarios de la AU Dellepiane que circulan en sentido hacia el Centro, para cada una de las clases de vehículos considerados.

Figura 29: Matrices OD para usuarios de Autopista sentido Centro por tipo de vehículo



Matrix1 - Trip Matrix AU Dellepiane BA 7:30-9:00 (LIVIANOS) - mtx_au_ba_pm_730-900.mtx

	2	10	12	18	20	30	32	39	40	56	99	100	101	102	Sum
1	1995	33	94	190	19	79	621	148	475	155	189	77	551	148	4774.00
6	1111	17	50	86	10	43	303	78	250	76	86	41	291	78	2520.00
20	282	--	--	--	--	8	--	--	--	--	--	--	--	--	290.00
34	212	3	10	17	2	8	58	15	48	14	16	8	--	15	426.00
40	384	--	--	--	3	15	105	27	--	26	--	--	--	27	587.00
103	28	--	--	--	--	1	8	--	--	2	--	--	--	--	39.00
104	104	--	--	8	1	4	28	7	23	7	8	--	--	7	197.00
Sum	4116.00	53.00	154.00	301.00	35.00	158.00	1123.00	275.00	796.00	280.00	299.00	126.00	842.00	275.00	8833.00

Matrix1 - Trip Matrix AU Dellepiane BA 7:30-9:00 (MOTOS) - mtx_au_ba_pm_730-900.mtx

	2	10	12	18	20	30	32	39	40	56	99	100	101	102	Sum
1	161	2	6	11	1	10	78	9	40	19	11	5	19	10	382.00
6	84	1	3	5	1	4	35	4	16	9	5	3	9	4	183.00
20	23	--	--	--	--	1	--	--	--	--	--	--	--	--	24.00
34	5	--	--	1	--	--	2	--	1	--	--	1	--	--	10.00
40	26	--	--	--	--	1	11	1	--	3	--	--	--	2	44.00
103	7	--	--	--	--	--	2	--	--	1	--	--	--	--	10.00
104	33	--	--	2	--	2	14	1	--	3	2	--	--	2	59.00
Sum	339.00	3.00	9.00	19.00	2.00	18.00	142.00	15.00	57.00	35.00	18.00	9.00	28.00	18.00	712.00

Matrix1 - Trip Matrix AU Dellepiane BA 7:30-9:00 (COMBIS) - mtx_au_ba_pm_730-900.mtx

	2	10	12	18	20	30	32	39	40	56	99	100	101	102	Sum
1	82	--	--	--	--	--	24	--	--	6	--	--	--	--	112.00
6	9	--	--	--	--	--	2	--	--	1	--	--	--	--	12.00
20	5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.00
34	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.00
40	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0.00
103	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0.00
104	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0.00
Sum	98.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	26.00	0.00	0.00	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	131.00

Matrix1 - Trip Matrix AU Dellepiane BA 7:30-9:00 (CAMIONES SIMPLES) - mtx_au_ba_pm_730-900.mtx

	2	10	12	18	20	30	32	39	40	56	99	100	101	102	Sum
1	88	1	2	19	1	19	34	7	35	8	19	1	24	6	264.00
6	47	--	1	8	--	10	16	3	15	4	7	1	11	3	126.00
20	11	--	--	--	--	2	--	--	--	--	--	--	--	--	13.00
34	3	--	--	1	--	1	2	--	1	--	--	--	--	--	8.00
40	30	--	--	--	--	7	10	2	--	3	--	--	--	2	54.00
103	6	--	--	--	--	1	2	--	--	1	--	--	--	--	10.00
104	12	--	--	2	--	3	4	1	--	1	2	--	--	1	26.00
Sum	197.00	1.00	3.00	30.00	1.00	43.00	68.00	13.00	51.00	17.00	28.00	2.00	35.00	12.00	501.00

Matrix1 - Trip Matrix AU Dellepiane BA 7:30-9:00 (CAMIONES PESADOS) - mtx_au_ba_pm_730-900.mtx

	2	10	12	18	20	30	32	39	40	56	99	100	101	102	Sum
1	66	--	--	27	1	38	34	4	8	9	27	--	7	4	225.00
6	4	--	--	2	--	3	2	--	1	1	1	--	--	1	15.00
20	4	--	--	--	--	2	--	--	--	--	--	--	--	--	6.00
34	1	--	--	1	--	1	1	--	--	--	--	--	--	--	4.00
40	11	--	--	--	--	6	6	--	--	1	--	--	--	1	25.00
103	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0.00
104	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0.00
Sum	86.00	0.00	0.00	30.00	1.00	50.00	43.00	4.00	9.00	11.00	28.00	0.00	7.00	6.00	275.00

Matrices similares a las de la Figura 29 fueron desarrolladas, pero para cada uno de los restantes tres grupos considerados. En conjunto, todas las matrices obtenidas representaron la demanda del modelo de microsimulación desarrollado.

8.5. Parámetros del modelo

Además de la red vial que representa la oferta del modelo, la demanda de tránsito, los sistemas de control de intersecciones y el transporte público, el modelo utiliza un conjunto diverso de parámetros para simular adecuadamente las condiciones del

tránsito. Estos parámetros, en gran medida, gobiernan la forma en que se comporta el tránsito en una red.

Los conductores toman decisiones sobre la utilización de un carril, esperan que se produzcan espacios de determinada longitud al momento de escoger cambiar de un carril a otro o al girar en una intersección y aceleran o desaceleran teniendo en cuenta los límites de los atributos de rendimiento de sus vehículos. Por lo tanto, en algunos casos, intervienen procesos conductuales complejos.

Una gran variedad de parámetros interviene en una microsimulación. Algunos de ellos son de fundamental importancia a la hora de lograr que la distancia entre el modelo y la realidad se minimice.

Existen parámetros importantes relacionados con la formación de colas, la velocidad a la que el conductor desearía circular ("*desired speed*") y su distribución, el impacto que en esta tiene la geometría de las vías (ancho de carril, distancia lateral libre, etc).

Por otro lado, se encuentran los que influyen en el comportamiento de los conductores, tanto en lo que refiere a su respuesta física como a los relacionados con el respeto a la ley que pueden llegar a tener (por ejemplo, en la utilización de carriles reservados o en el respeto a las velocidades máximas permitidas).

También existen parámetros que gobiernan las condiciones de estacionamiento, la respuesta del conductor ante los sistemas de control de tránsito (señales de "stop" o "ceda el paso", por ejemplo) y la performance de los vehículos.

La elección de los valores apropiados para estos parámetros es fundamental para una simulación de tránsito precisa. Para que un modelo sea capaz de representar las condiciones del mundo real, sus parámetros deben calibrarse y validarse.

8.6. Calibración y validación del Escenario Base

Como se mencionó en el punto anterior, la correcta elección de los parámetros es fundamental para que el proceso de validación del modelo lleve a que los resultados alcanzados se ubiquen dentro de los límites aceptables.

Establecido el conjunto de parámetros del modelo, el procedimiento seguido para poder considerar validado el Escenario Base se basó en la verificación de tres criterios. Estos criterios fueron:

- En primer lugar, se realizó una observación cualitativa de la microsimulación.
- Posteriormente, se realizó la comparación de la distribución de los flujos vehiculares entregados por el modelo con los valores obtenidos a partir de los conteos vehiculares, en los puntos de control.
- Finalmente, se compararon las velocidades de circulación de la modelización con las reales, en ciertos puntos de la red.

Verificado el cumplimiento de los tres criterios establecidos en el procedimiento, se consideró calibrado y validado el Escenario Base del modelo.

8.6.1. Criterio 1: Observación cualitativa

La observación cualitativa consistió en la realización de una revisión de la microsimulación en tiempo real. Si bien este criterio no es excluyente, debe analizarse el cumplimiento de los otros dos, que exista una coincidencia entre lo que se ve en la simulación y lo que se sabe ocurre en la realidad es el primer paso para alcanzar la calibración del modelo.

Se prestó especial atención a que la simulación reprodujera situaciones conflictivas observadas en la realidad de manera similar, en puntos significativos de la red. En particular, se analizó cualitativamente la formación de colas en intersecciones reguladas por semáforos de la red urbana, verificando que la magnitud de la formación de colas modelada sea del orden de las observadas en la realidad.

Otra aspecto observado fue el de los sectores que se sabe que habitualmente registran situaciones de congestión recurrente en periodos pico de tránsito, como por ejemplo el tramo inicial de la Autopista (entre los PK 0+000 y 0+500 aproximadamente) donde, debido a un entrecruzamiento importante, se produce una circulación lenta y congestión en horas de la mañana. Otros sectores donde se puede observar congestión y formación de colas son los ramales de salida de Av. Escalada y de Av. Lacarra.

En las figuras siguientes se pueden observar algunos de los sectores mencionados en los párrafos anteriores.

Figura 30: Verificación cualitativa del EB del modelo. Ingresos desde AU Ricchieri y Av. General Paz



Figura 31: Verificación cualitativa del EB del modelo. Tramo entre PK 0+200 y 0+500



Figura 32: Verificación cualitativa del EB del modelo. Ramal de salida Lacarra (sentido Centro)



En los sectores mencionados, y en el resto de la red vial, se verificó que las condiciones de circulación modelizadas y las que se observaron en la realidad fueron similares, con lo cual se dio por cumplido el primer criterio del procedimiento.

8.6.2. Criterio 2: Validación de los flujos vehiculares

Este segundo criterio es, por las características de la red, el criterio principal para calibrar el modelo. En el mismo se verificó que los volúmenes vehiculares surgidos de los resultados de las corridas del Escenario Base coincidieran con los obtenidos en la campaña de censos en los puntos de control elegidos. Se consideró que el criterio estuvo verificado si la diferencia porcentual entre los flujos vehiculares modelados y los obtenidos a partir de los censos estuvo en el rango del ± 10%.

Para la obtención de los flujos del Escenario Base, se realizaron 100 corridas del modelo. Los valores promedio de las 100 corridas fueron tomados como los flujos vehiculares del Escenario, verificándose siempre que los desvíos estuvieran en rangos aceptables.

Se consideraron una serie de puntos de control, a lo largo de la red vial modelizada. Estos puntos de control fueron los que se enumeran a continuación:

- Punto 1: Ingreso a AU Dellepiane desde AU Ricchieri.

- Punto 2: Ingreso a AU Dellepiane desde Av. General Paz.
- Punto 3: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de salida y de entrada de Larrazábal.
- Punto 4: Ramal de entrada Larrazábal sentido Centro.
- Punto 5: Ramal de salida Av. Escalada sentido Centro.
- Punto 6: AU Dellepiane sentido Centro entre ramal de entrada de Escalada y ramal de salida Lacarra.
- Punto 7: Ramal de salida Lacarra sentido Centro.
- Punto 8: AU Dellepiane sentido Centro entre ramal de salida Lacarra y Peaje.
- Punto 9: AU Dellepiane sentido Provincia entre Peaje y ramal de entrada Lacarra.
- Punto 10: Ramal de entrada Lacarra sentido Provincia.
- Punto 11: Ramal de salida Escalada sentido Provincia.
- Punto 12: Ramal de entrada Larrazábal sentido Provincia.
- Punto 13: AU Dellepiane sentido Provincia entre ramal de entrada Larrazábal y ramal de salida Rucci.
- Punto 14: Salida desde AU Dellepiane hacia AU Ricchieri.
- Punto 15: Salida desde AU Dellepiane hacia Av. General Paz.

En el cuadro siguiente se presentan los valores entregados por el modelo para cada uno de los puntos de control, asi como también los volúmenes vehiculares contabilizados en la campaña de conteos. Además se muestra la diferencia porcentual en cada caso, a partir de la cual se consideró alcanzado o no el criterio de validación.

Cuadro 1: Validación de flujos vehiculares del Escenario Base

PUNTO DE CONTROL	VOLUMENES VEHICULARES		
	CENSOS	ESCENARIO BASE	DIFERENCIA
1	3.729	3.441	-7,7%
2	1.882	1.822	-3,2%
3	4.710	4.462	-5,3%
4	460	459	-0,3%
5	415	420	1,1%
6	4.587	4.369	-4,8%
7	1.190	1.114	-6,4%
8	3.209	3.102	-3,3%
9	2.492	2.542	2,0%
10	947	984	3,9%
11	121	117	-3,4%
12	530	521	-1,7%
13	4.478	4.387	-2,0%
14	3.420	3.377	-1,3%
15	1.298	1.292	-0,5%

Como puede observarse, el criterio de validación se alcanza en todos los puntos de control, incluso en alguno de ellos la variación obtenida es sustancialmente menor a la exigida. Esto implicó que el principal criterio de validación del modelo se considere alcanzado.

8.6.3. Criterio 3: Validación de las velocidades de circulación

Este tercer criterio se incluyó en la validación del Escenario Base como complemento de los dos anteriores.

Asegurada una representación precisa de la distribución de flujos vehiculares en la red y una visualización dinámica del modelo que muestra una adecuada correlación entre la simulación y lo observado en la realidad, se decidió considerar la validación de las velocidades de circulación. Para ello, se realizó la comprobación de este parámetro en determinados puntos de la Autopista donde se cuenta con información proveniente de puestos de medición que AUSA tiene instalados. Los valores puntuales

en esos puestos fueron comparados con los entregados por el modelo para verificar que se encontraban en el mismo orden de magnitud.

Fuera de esos puntos, se evaluó la distribución de velocidades en distintos tramos, tanto de la red urbana como del resto de la Autopista, para estudiar su coherencia.

Los lugares donde están ubicados los radares de medición de velocidad, y en los cuales se hicieron las verificaciones, son los siguientes:

- Punto 1.1: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de salida y de entrada de Montiel – Carril 1 (rápido).
- Punto 1.2: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de salida y de entrada de Montiel – Carril 2 (medio).
- Punto 1.3: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de salida y de entrada de Montiel – Carril 3 (lento).
- Punto 2.1: AU Dellepiane sentido Provincia entre ramales de salida y de entrada de Montiel – Carril 1 (rápido).
- Punto 2.2: AU Dellepiane sentido Provincia entre ramales de salida y de entrada de Montiel – Carril 2 (medio).
- Punto 2.3: AU Dellepiane sentido Provincia entre ramales de salida y de entrada de Montiel – Carril 3 (lento).
- Punto 3.1: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de entrada de Montiel y de salida Rucci (altura calle De La Torre) – Carril 1 (rápido).
- Punto 3.2: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de entrada de Montiel y de salida Rucci (altura calle De La Torre) – Carril 2 (medio).
- Punto 3.3: AU Dellepiane sentido Centro entre ramales de entrada de Montiel y de salida Rucci (altura calle De La Torre) – Carril 3 (lento).

En el siguiente cuadro, se presentan las mediciones y los valores entregados por el modelo, en los puntos de control listados.

Cuadro 2: Validación de velocidades del Escenario Base

PUNTO DE CONTROL	VELOCIDAD MEDIA (KM/H)		
	RADAR	ESCENARIO BASE	DIFERENCIA
1.1	39	38	-3,8%
1.2	37	39	6,6%
1.3	34	36	6,1%
2.1	70	76	8,8%
2.2	82	89	9,0%
2.3	91	95	4,7%
3.1	45	42	-6,5%
3.2	43	43	-1,6%
3.3	43	39	-8,2%

En el resto de la red vial los valores modelados muestran una lógica con el tipo de vialidad del cual se trata. En tramos urbanos, se encontraron velocidades medias que fluctúan entre los 30 y los 40 Km/h. En tramos donde una intersección cercana se encuentra semaforizado, como es lógico, los valores son menores.

En tramos de la Autopista donde no se cuenta con mediciones, las velocidades son coherentes de acuerdo con los observado en la visualización dinámica realizada. En los tramos sentido hacia el Centro las velocidades se ven reducidas en tramos en los que se registran situaciones de congestión. En el sentido Provincia, donde la circulación es más fluida durante el periodo de análisis, las velocidades medias se acercan a las máximas permitidas y la distribución en los carriles también muestra que la circulación es más rápida en los carriles donde circulan los vehículos livianos (situados sobre el lado izquierdo) y más lenta en el carril derecho, donde lo hacen los camiones.

El análisis realizado permitió convalidar el cumplimiento del tercero de los criterios estipulados y, en consecuencia, se consideró el Escenario Base del modelo calibrado y validado.

8.7. Diagnóstico de la situación actual

El Escenario Base del modelo desarrollado, que representa la situación existente permite detectar sectores de la traza de la Autopista en los cuales las situaciones de congestión son habituales en momentos del día en los que los volúmenes vehiculares circulantes son significativos.

Dado que el periodo de análisis adoptado coincide con la hora pico de la mañana, estas situaciones se observan en el sentido de ingreso a la Ciudad. En el sentido de salida hacia la Provincia de Buenos Aires, la circulación se realiza con mayor fluidez. Teniendo en cuenta esto, las velocidades de circulación son lentas, en comparación con las permitidas, en el sentido Centro y más cercanas a estas en el sentido hacia Provincia. Esta situación es compatible con el movimiento pendular típico que se produce en las vías de acceso al Micro y Macrocentro de la Ciudad, en los días hábiles.

A partir del movimiento típico del tránsito en los días hábiles, es esperable un comportamiento inverso por la tarde, con mayor flujo saliente de la Ciudad y volúmenes vehiculares menores en sentido Centro. Sin embargo, como se ha mostrado previamente en el informe, la hora pico de la mañana es la más solicitada del día en la Autopista, por sobre la de la tarde. En consecuencia, es esperable que existan situaciones de congestión, pero de menor magnitud que las de la mañana.

En el primer tramo del sentido Centro de la Autopista, aproximadamente entre el PK 0+000 al 0+600, al ingreso desde la AU Ricchieri, es decir, a la traza principal de la Autopista se le agrega el ramal que llega desde la Av. General Paz. A poco más de 100 metros aguas debajo de la mencionada confluencia, se encuentra el ramal de salida de la calle Montiel. Esta situación, donde flujos vehiculares importantes con trayectorias que se cruzan en un tramo con una longitud de entrecruzamiento menor de la necesaria, genera una situación de congestión, provocando turbulencias que se propagan aguas arriba, congestionando a su vez traza y ramal de ingreso. Al mismo tiempo, 200 metros más allá del ramal de salida aparece el ramal de ingreso de

Montiel, introduciendo otro foco de turbulencia que hace que las condiciones de circulación forzadas se mantengan en el tramo inicial de la traza.

Por otro lado, en los ramales de salida que desembocan en una intersección semaforizada se observa el congestionamiento del ramal y la formación de colas que, en algunos momentos, puede propagarse hasta la traza. Esta situación se produce, específicamente, en el ramal de salida de Av. Escalada.

El ramal de salida de Lacarra, el último del sentido Centro, es otro de los sectores de la Autopista donde habitualmente se generan situaciones de congestión en la hora pico matutina. En este caso, la rama de salida no desemboca directamente en la intersección semaforizada (Colectora Sur y Lacarra), sino que lo hace unos 150 metros antes. Sin embargo, el alto volumen vehicular que egresa de la Autopista por este ramal, sumado a que el semáforo en la intersección es de tres tiempos, y a que la situación en la red es compleja aguas abajo de la intersección, genera que toda esa zona de la trama urbana se congestione.

Es esperable, y se ha verificado mediante observaciones realizadas, que algunas de las mencionadas situaciones se repitan en el sentido Provincia, por la tarde. En particular, la congestión de ramales de egreso que desembocan en intersecciones semaforizadas, como el de Av. Escalada.

En lo que hace al entrecruzamiento del tramo entre el PK 0+000 y el PK 0+600, si bien se producen algunas turbulencias, existe una diferencia fundamental que hace que la situación sea menos traumática. En este caso, a diferencia del sentido Centro donde los flujos de tránsito que llegan desde AU Ricchieri y Av. General Paz convergen en la AU Dellepiane, los flujos divergen. Esto, sumado a que como se ha visto los volúmenes vehiculares en la hora pico de la tarde son menores a los de la mañana (casi que se observa una “meseta” más que un “pico”), hace que la situación sea menos conflictiva.

Por último, la conexión entre la Av. Lacarra y el sentido Provincia de la Autopista no presenta los problemas encontrados en el otro sentido. Los vehículos que ingresan, si

bien son numerosos, no tienen demasiados problemas en incorporarse al flujo de tránsito de la Autopista.

En cuanto a la red urbana, no se han observado conflictos ni situaciones de congestión significativa, más allá de la formación de las colas de vehículos normales en intersecciones semaforizadas, de longitudes aceptables. La circulación por colectoras es fluida en prácticamente todos los sectores, con excepción de la zona mencionada en las inmediaciones de la intersección de Colectora Sur y Lacarra.

Por último, es necesario mencionar que el cruce de las avenidas Larrazábal y Argentina y las colectoras se realiza a partir de una vialidad de características semejantes a una rotonda, aunque por la cantidad de ramas que ingresan y egresan a la misma, no puede considerarse como tal. Las condiciones actuales de circulación en esta infraestructura son aceptables, aunque un incremento de la circulación podría generar algún inconveniente, sobre todo en las ramas que ingresan a la “rotonda”.

En las siguientes figuras se muestran algunos de los sectores del Escenario Base descriptos en los párrafos anteriores.

Figura 33: Escenario Base - sector de la AU Dellepiane desde PK 0+000 a PK 0+600



Figura 34:Escenario Base - sector de la AU Dellepiane ramales de ingreso y egreso de la Av. Escalada

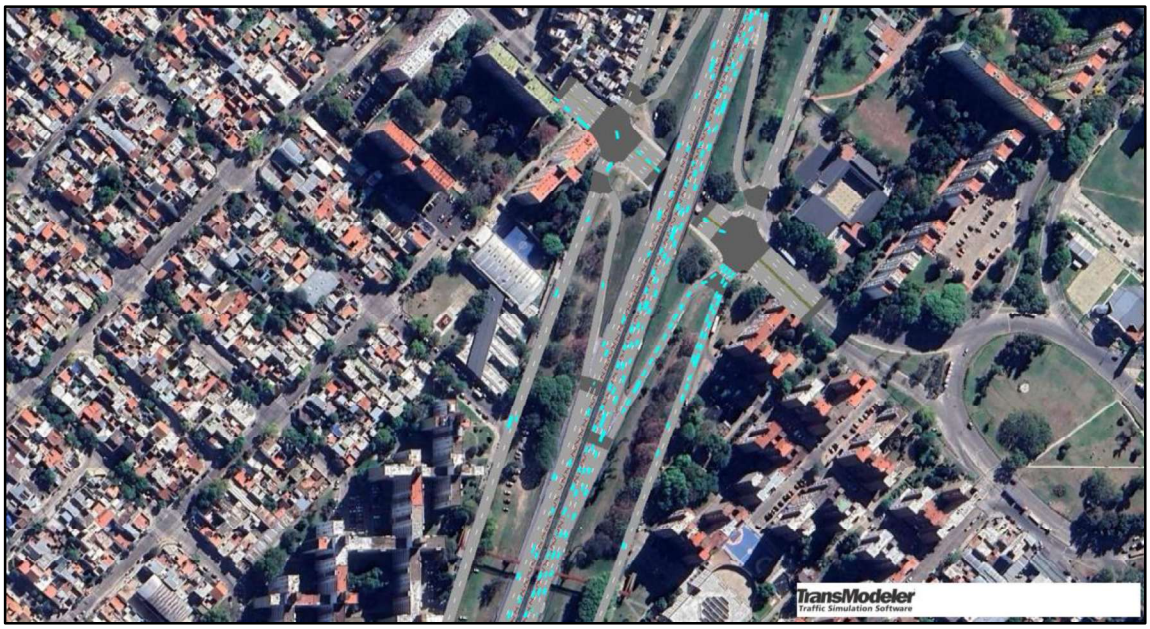


Figura 35: Escenario Base – tramo final de la AU Dellepiane ramales de ingreso y egreso de la Av. Lacarra



Figura 36: Escenario Base – intersecciones de Colectora Sur y Murguiondo y rotonda Av. Argentina



8.8. Indicadores de performance del Escenario Base

Para poder evaluar el funcionamiento global de la red, una vez que se implemente el Proyecto evaluado, es necesario definir y obtener un conjunto de indicadores que permita hacer dicha evaluación. Estos indicadores deben estar relacionados con los principales parámetros que describen la circulación del tránsito.

Los indicadores de performance del Escenario Base serán los que se utilicen como línea de base para realizar la comparación de los que se obtengan para el Escenario con Proyecto, determinando asi si el Proyecto introduce beneficios o perjuicios para el tránsito que circula por la red.

A continuación se definirán los indicadores utilizados y se mostrarán los valores obtenidos para el Escenario Base.

Un aspecto importante a tener en cuenta a la hora de analizar estos indicadores es que el software realiza los cálculos teniendo en cuenta solamente aquellos viajes que se han completado, es decir, los vehículos que iniciaron su recorrido y lo terminaron durante el periodo considerado. Por lo tanto, serán útiles para realizar comparaciones cualitativas de dos escenarios. Mejores valores de estos indicadores expresan mejores condiciones de circulación, pero no deben ser considerados de manera cuantitativa.

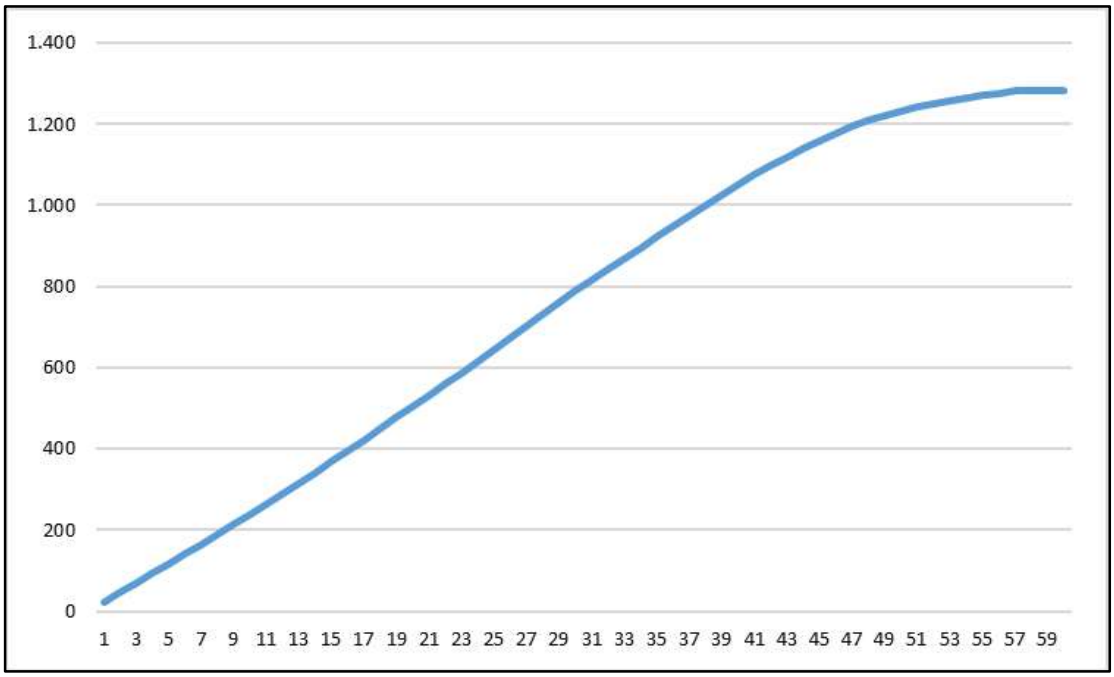
8.8.1. Vehículos-hora recorridos (VHR)

Este indicador muestra el tiempo insumido, medido en horas, por la totalidad de los vehículos que ingresan al sistema y completan sus viajes.

El indicador VHR tiene una especial importancia porque es un parámetro directo del beneficio o el perjuicio que puede recibir el conjunto de los usuarios del sistema, al establecer el tiempo ahorrado o perdido por los usuarios para realizar sus recorridos por la red.

En la Figura 37 se puede ver el indicador minuto a minuto, a medida que transcurre la simulación, en forma acumulada.

Figura 37: Indicador VHR para el Escenario Base



Como se mencionó, dado que los indicadores se calculan en función de los viajes completados, pueden darse situaciones como la que se observa en el gráfico. Sobre el final de la curva puede verse un amesetamiento del indicador. Esto se debe a que en los últimos minutos hay vehículos no logran completar su viaje antes de que termine el periodo de simulación, consecuentemente, no son contabilizados por el indicador y

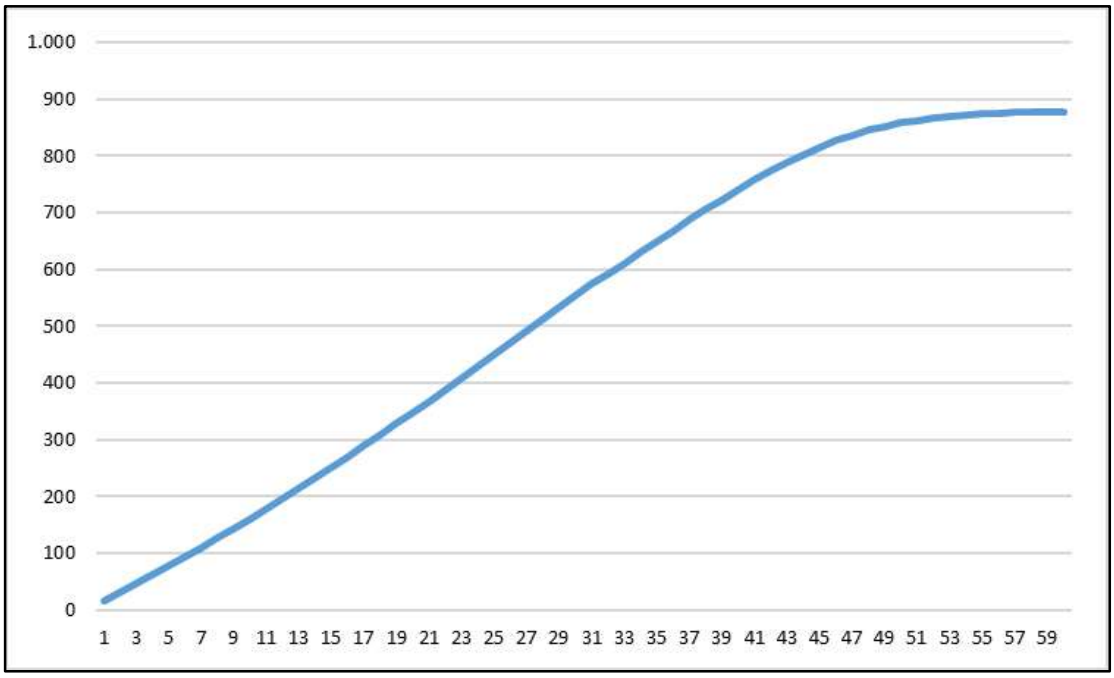
el valor acumulado tiende a mantenerse constante. Situaciones como esta se pueden ver en las curvas de aquellos indicadores que presenten valores acumulados y tengan en cuenta para su determinación los vehículos que logren completar su viaje en el periodo de tiempo contemplado.

8.8.2. Demora Total (DT)

En este caso, el indicador representa la diferencia entre el tiempo de viaje experimentado por el total de los vehículos que lograron completar sus viajes y el tiempo de viaje que hubieran insumido a partir de realizarlos circulando a la velocidad de flujo libre. Una menor valor de este indicador muestra que los usuarios realizan sus viajes con mayor facilidad y menos situaciones conflictivas a lo largo de su recorrido.

En la Figura siguiente se muestra el valor del indicador calculado a lo largo del periodo en forma acumulada, es decir, muestra la demora acumulada a lo largo del periodo.

Figura 38: Indicador DT para el Escenario Base

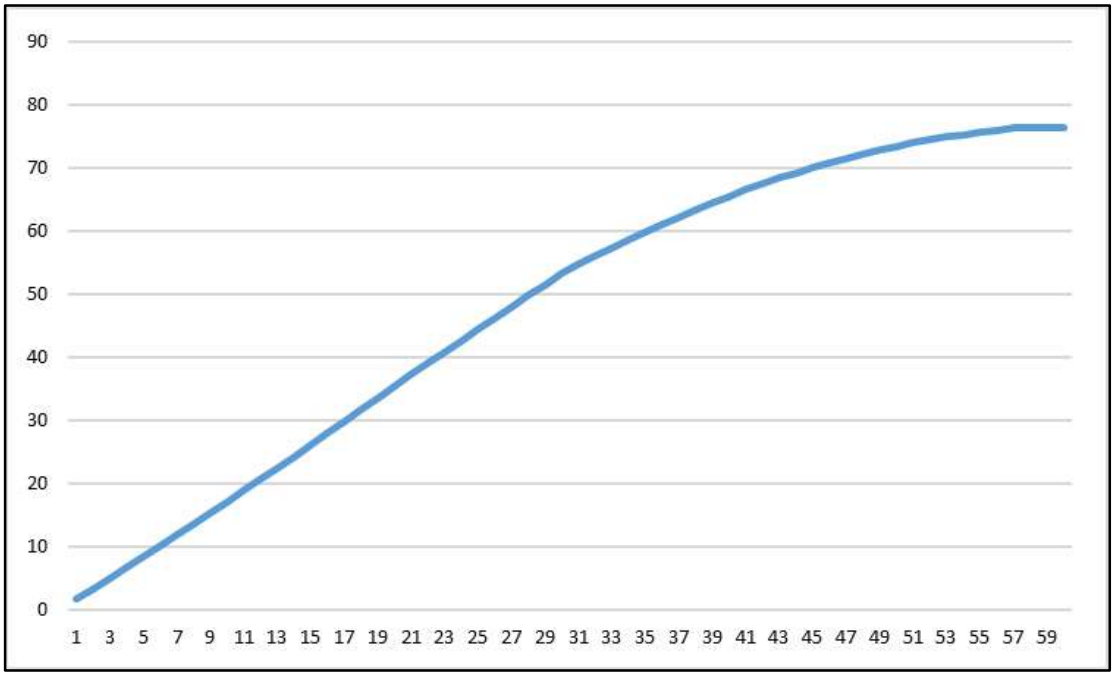


8.8.3. Tiempo total de detenciones (TTD)

Consiste en el tiempo total de detenciones de todos los vehículos que lograron completar su viaje en el intervalo de tiempo considerado, medido en horas. Indudablemente, es una orientación acerca de las situaciones conflictivas que encuentra un vehículo a lo largo de la ruta elegida, para completar su viaje. A menor tiempo total de detenciones, mejores son las condiciones de viaje del usuario.

Graficando este indicador, de forma acumulada para el periodo total, se obtiene la siguiente curva.

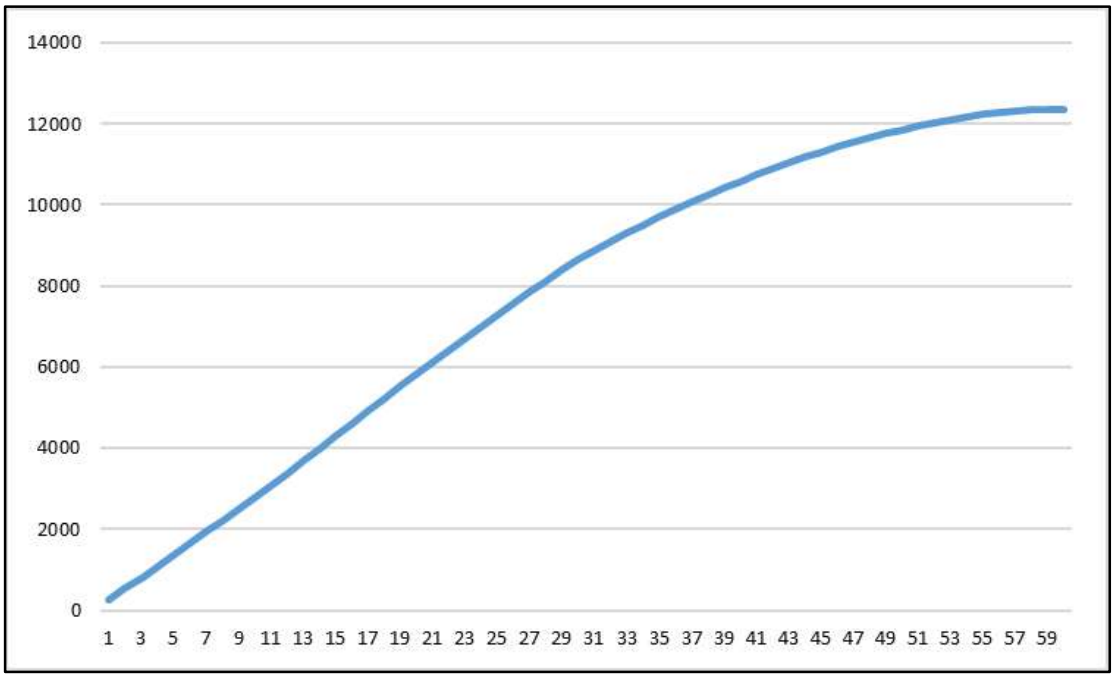
Figura 39: Indicador TTD para el Escenario Base



8.8.4. Cantidad total de detenciones (CTD)

Este indicador está directamente vinculado con el anterior. En este caso, el parámetro mide la cantidad de veces que los vehículos circulantes han debido detenerse, consecuencia de las diferentes situaciones que el vehículo encuentra en su viaje.

Figura 40: Indicador CTD para el Escenario Base



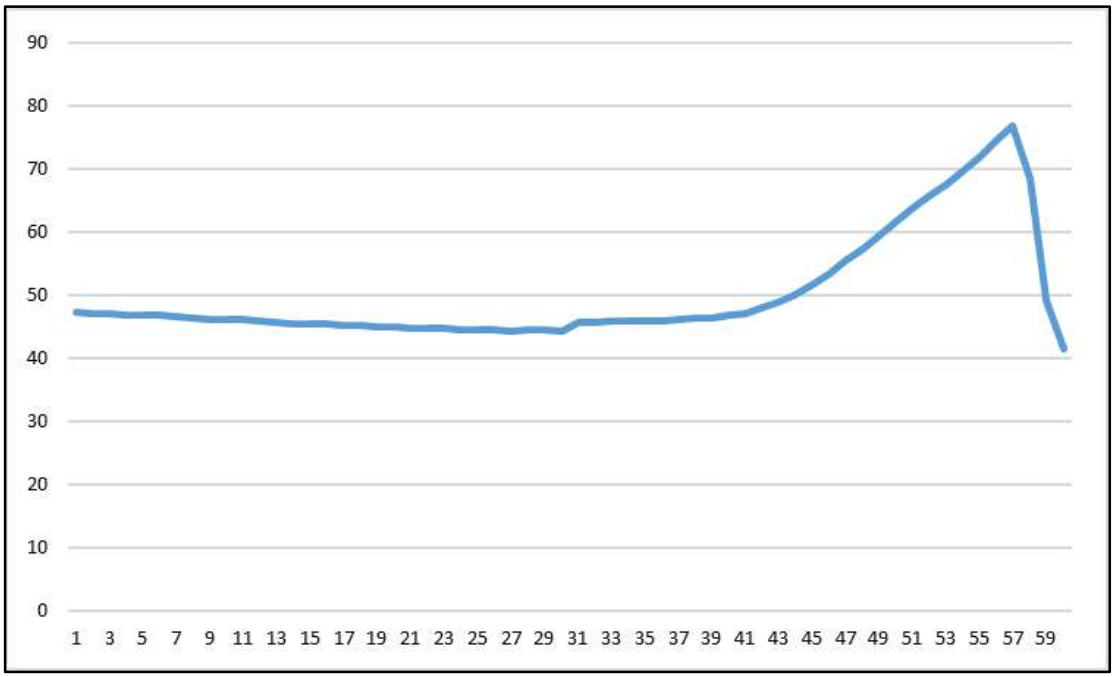
8.8.5. Velocidad de circulación promedio (VCP)

Este indicador mide la velocidad de viaje, expresada en Km/h, promediada en todos los vehículos que completaron sus viajes en el intervalo, ponderado por la distancia del viaje.

La velocidad de circulación, al estar íntimamente relacionada con el tiempo de viaje, es uno de los parámetros determinantes para un conductor a la hora de evaluar un viaje, por lo que el indicador reviste una sustancial relevancia.

En el gráfico siguiente se puede observar el valor del indicador a lo largo del periodo considerado.

Figura 41: Indicador VCP para el Escenario Base



El “pico” que se observa en el último cuarto del periodo tiene que ver con lo ya mencionado acerca de que solo se consideran viajes completos para el cálculo del indicador. En este caso, aquellos vehículos que circulan más lentamente que el resto no logran terminar el viaje son descartados y no entran en el cálculo del indicador. Esto eleva el valor del indicador sobre el final del periodo. En los últimos minutos, ante la reducción de los viajes completos, al igual que en el resto de los indicadores, el valor cae.

8.8.6. Resumen de indicadores

A manera de resumen, en el Cuadro 3 se presentan los valores obtenidos para cada indicador elegido, teniendo en cuenta el periodo de tiempo total. Estos valores serán la línea de base con la cual se compararán los mismos indicadores, pero obtenidos para el Escenario con Proyecto.

Cuadro 3: Resumen de indicadores de performance para el Escenario Base

Interval	Number of Samples -	VHT (hs)	Total Delay (hs)	Total Stopped Time (hs)	Total Num Stops -	Avg Speed (Km/h)
8:00-9:00	100	1.284,3	877,0	76,5	12.357,1	48,6

8.9. Distribución de flujos vehiculares

La distribución de los flujos vehiculares en los tramos más representativos del Escenario Base, para la hora pico matutina que va desde las 8:00 a las 9:00 horas, es la que se muestra en el Cuadro 4.

Cuadro 4: Distribución de flujos vehiculares en tramos del Escenario Base para periodo de análisis

ARTERIA	TRAMO	VOL VEH (Veh/h)
AU DELLEPIANE (Sentido Centro)	Ingreso desde AU ricchieri	3.421
	Ingreso desde Av. Gral. Paz	1.799
	Av. General Paz - Montiel	5.228
	Montiel - Rucci	4.945
	Rucci - Larrazábal	4.947
	Larrazábal - Miralla	4.884
	Miralla - Av. Escalada	4.454
	Av. Escalada - Lacarra	4.277
	Lacarra - Peaje	3.064
AU DELLEPIANE (Sentido Provincia)	Peaje - Lacarra	2.417
	Lacarra - Av. Escalada	3.392
	Av. Escalada - Miralla	3.957
	Miralla - Larrazábal	3.964
	Larrazábal - Rucci	4.364
	Rucci - Montiel	4.414
	Montiel - Av. General Paz	4.635
	Salida a Av. General Paz	1.282
	Salida a AU Ricchieri	3.362
COLECTORA SUR	Montiel - Guaminí	661
	Cafayate - Murguiondo	439
	Murguiondo - Av. Argentina	626
	Av. Argentina -Av. Av. Castañares	584
	Av. Castañares -Av. Escalada	923
	Av. Escalada - Zinny	1.236
COLECTORA NORTE	Lacarra - Av. Escalada	546
	Av. Escalada - Miralla	565
	Miralla - Av. Argentina	349
	Av. Argentina - Murguiondo	134
	Murguiondo - Rucci	306
	Av. Piedrabuena - Montiel	413

En el cuadro anterior se pueden observar los volúmenes vehiculares horarios discriminados tanto para la Autopista Dellepiane (en ambos sentidos), como para en la red urbana.

9. ESCENARIO CON PROYECTO

Una vez calibrado y validado el Escenario Base, se procedió a incorporar todas las modificaciones consideradas en el Proyecto, materializándose de esta manera el Escenario con Proyecto (ECP).

Las modificaciones establecidas en el Proyecto fueron descriptas en el punto 3 del presente informe. A manera de recordatorio, se listan los cambios más significativos incorporados:

- La velocidad máxima permitida en la traza de la Autopista Dellepiane, en ambos sentidos, se redujo de 100 a 80 Km/h.
- Se agregaron los nuevos tramos de ambas colectoras a construirse de manera tal de dar continuidad a cada una de ellas para sortear en bajo nivel los obstáculos que configuran el Ferrocarril Belgrano Sur y el puente de la calle Rio Negro.
- Se relocalizaron los ramales de egreso de Larrazábal y Escalada, en ambos sentidos de circulación, de manera tal de que su incorporación a la colectora correspondiente se produzca a una distancia adecuada de la intersección.
- Se relocalizaron los ramales de salida (en el sentido Centro) y de entrada (en el sentido Provincia) de Montiel para propiciar una mayor longitud de entrecruzamiento entre estos y los ramales de ingreso y egreso, respectivamente, de la Av. General Paz.
- Se eliminaron los siguientes ramales: entrada de Montiel (sentido Centro), salida de Montiel (sentido Provincia), salida y entrada de calle Rucci (ambos sentidos), salida y entrada de calle Miralla (ambos sentidos).
- Los ramales de ingreso y egreso de calle Mozart en ambos sentidos, cerrados al tránsito por obras al momento de realizar el Estudio, no fueron considerados en el Escenario con Proyecto dado que no quedan vinculados a las colectoras en el Proyecto.
- Se incorporaron a todos los ramales de entrada y de salida los correspondientes carriles de aceleración y desaceleración, respectivamente.

- Se amplió la cantidad de carriles, de tres a cuatro, en ambos sentidos de circulación, en el tramo desde Escalada hasta Lacarra.

En el Escenario con Proyecto modelizado se consideró que la totalidad del recorrido de ambas colectoras aseguran la existencia de dos carriles de circulación de un ancho de 3,50 metros. Si bien esto último, desde el punto de vista geométrico es perfectamente viable actualmente, en algunos sectores no está garantizado dado que se observa que existe estacionamiento de vehículos en ambos lados de la calzada. Para la ejecución del modelo se consideró como hipótesis que estas situaciones serán regularizadas a partir del control que deberán realizar del mismo las autoridades correspondientes.

Por otro lado, en el ECP se mantuvieron las mismas fases y tiempos de los semáforos existentes. Tampoco se incluyeron nuevos semáforos en intersecciones que actualmente son no semaforizadas.

No fueron modificadas las velocidades máximas de circulación permitidas, manteniéndose estas en los 40 Km/h a lo largo de las colectoras norte y sur y de las calles urbanas. Ambos tramos nuevos de colectoras se consideraron con esta misma velocidad. En cuanto a las avenidas, se mantuvo la velocidad máxima permitida habitual de este tipo de vialidades, es decir, los 60 Km/h.

No se introdujo ningún cambio en los sentidos de circulación de las calles y avenidas integrantes de la red vial urbana. Eventualmente, podrá ser necesario evaluar alguna modificación en este sentido, por parte de las autoridades competentes, para mejorar algún sector en el cual las condiciones de circulación se vean afectadas.

Respecto del transporte masivo de pasajeros, tanto las combis como los buses que circulan actualmente por la Autopista, sean estos últimos de APP o de media y larga distancia, se consideró que utilizarán los nuevos carriles exclusivos para realizar sus recorridos.

Construida la red vial teniendo en cuenta las consideraciones detalladas, se procedió a correr Escenario con Proyecto del modelo. En la Figura 42 se puede observar la nueva red vial del ECP.

Figura 42: Red vial del Escenario con Proyecto



En este escenario también se realizaron 100 corridas del modelo recolectándose los resultados obtenidos a fin de realizar la comparación de ambos escenarios y obtener así conclusiones acerca de la implementación del Proyecto bajo estudio.

9.1. Indicadores de performance. Comparación entre en Escenario Base y el Escenario con Proyecto

Al igual que para el Escenario Base, se obtuvieron los indicadores de performance para el Escenario con Proyecto, de manera tal de poder compararlos y evaluar las modificaciones introducidas en el Proyecto.

A continuación se presenta la comparación entre escenarios, para cada indicador.

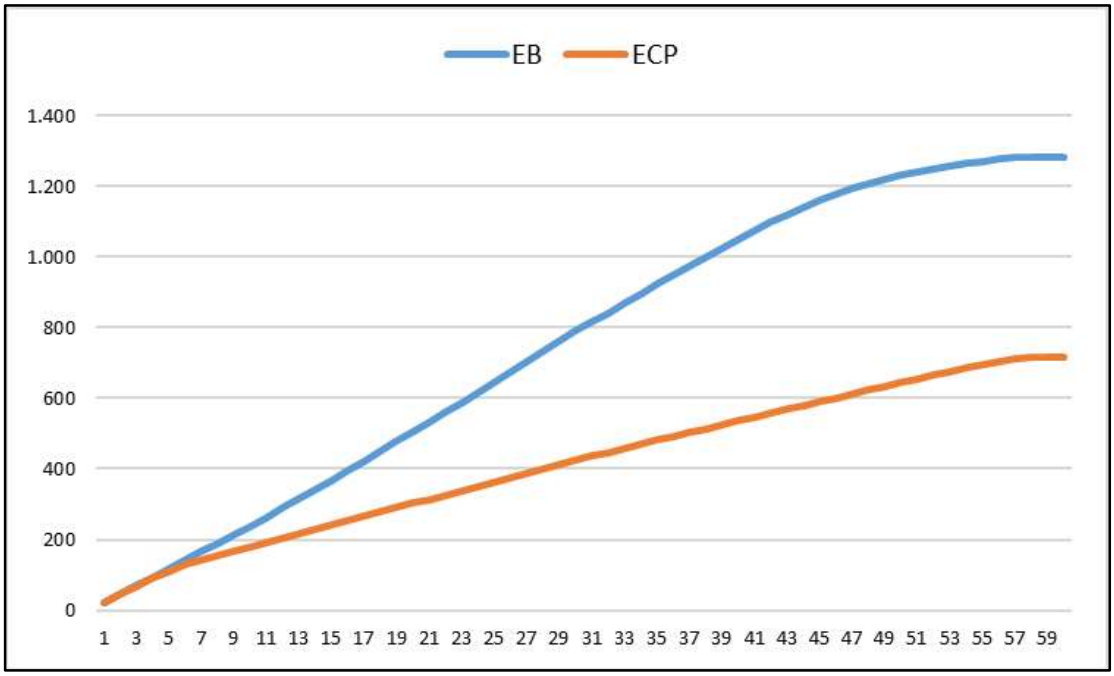
9.1.1. Vehículos-hora recorridos (VHR)

Este indicador muestra el tiempo insumido, medido en horas, por la totalidad de los vehículos que ingresan al sistema y completan sus viajes.

El indicador VHR tiene una especial importancia porque es un parámetro directo del beneficio o el perjuicio que puede recibir el conjunto de los usuarios del sistema, al establecer el tiempo ahorrado o perdido por los usuarios para realizar sus recorridos por la red.

En la Figura 43 se puede ver el indicador para ambos escenarios minuto a minuto, a medida que transcurre la simulación, en forma acumulada.

Figura 43: Indicador VHR. Comparación Escenario con Proyecto vs. Escenario Base

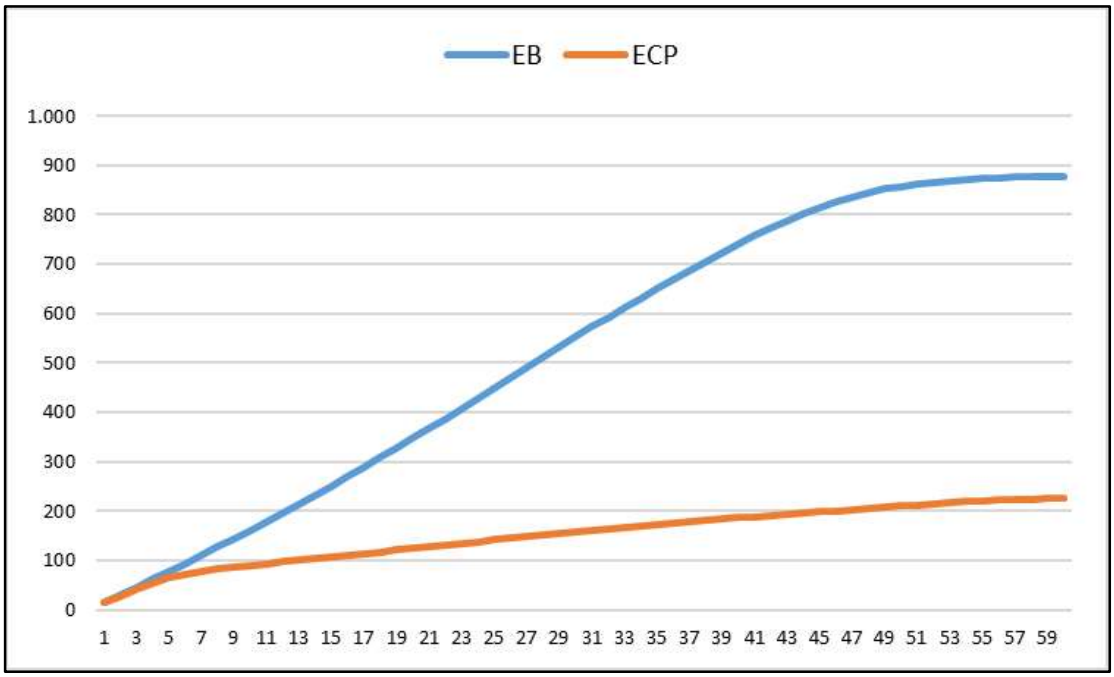


En el gráfico anterior se observa claramente como el tiempo que necesitan los vehículos para realizar sus viajes se reduce paulatinamente a lo largo de todo el periodo. Esto indica una mejora importante en el sistema.

9.1.2. Demora Total (DT)

En este caso, el indicador representa la diferencia entre el tiempo de viaje experimentado por el total de los vehículos que lograron completar sus viajes y el tiempo de viaje que hubieran insumido a partir de realizarlos circulando a la velocidad de flujo libre. Una menor valor de este indicador muestra que los usuarios realizan sus viajes con mayor facilidad y menos situaciones conflictivas a lo largo de su recorrido.

Figura 44: Indicador DT. Comparación Escenario con Proyecto vs. Escenario Base



Se observa nuevamente una mejora del indicador, a partir de lo cual puede considerarse que las situaciones conflictivas se reducen en el Escenario con Proyecto, permitiendo las modificaciones introducidas por el Proyecto una circulación más fluida para los usuarios del sistema.

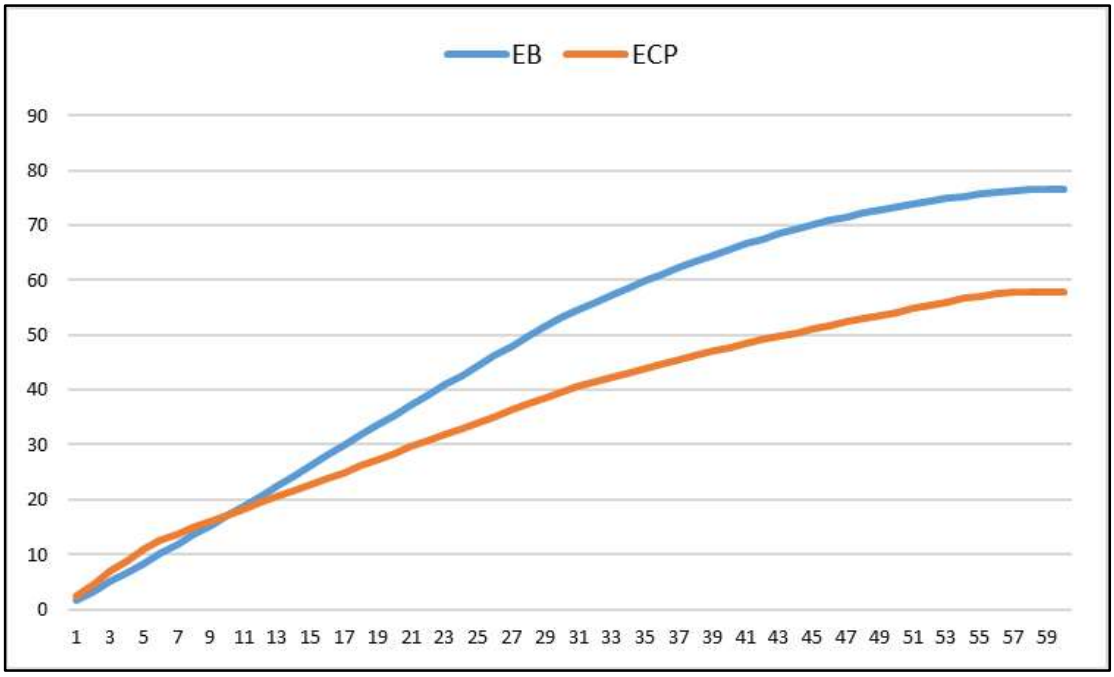
9.1.3. Tiempo total de detenciones (TTD)

Consiste en el tiempo total de detenciones de todos los vehículos que lograron completar su viaje en el intervalo de tiempo considerado, medido en horas. Indudablemente, es una orientación acerca de las situaciones conflictivas que

encuentra un vehículo a lo largo de la ruta elegida, para completar su viaje. A menor tiempo total de detenciones, mejores son las condiciones de viaje del usuario.

El gráfico del indicador que se presenta a continuación, muestra que el tiempo que a los vehículos les insume las detenciones por situaciones de congestión y circulación forzada se ve reducido en el Escenario con Proyecto.

Figura 45: Indicador TTD. Comparación Escenario con Proyecto vs. Escenario Base

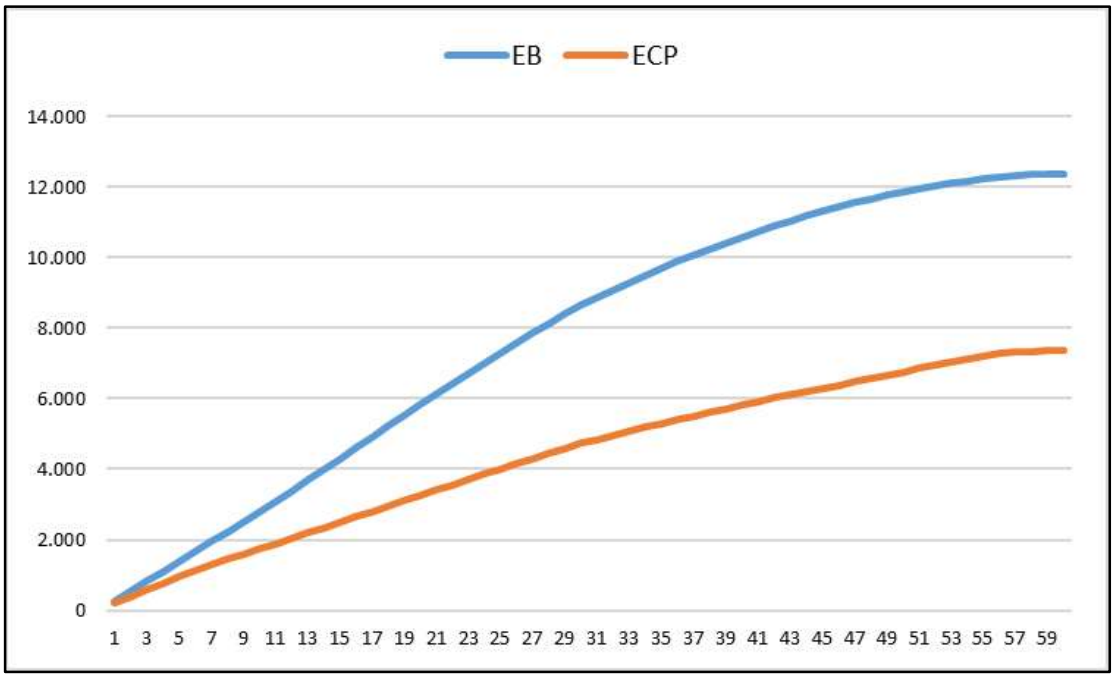


9.1.4. Cantidad total de detenciones (CTD)

Este indicador está relacionado con el anterior. En este caso, el parámetro mide la cantidad de veces que los vehículos circulantes han debido detenerse, consecuencia de las diferentes situaciones que el vehículo encuentra en su viaje.

La comparación que se muestra en el gráfico siguiente se encuentra alineada con lo visto en el indicador anterior. No solamente disminuye en tiempo perdido por las detenciones (indicador anterior) sino que además la cantidad de paradas que deben hacer los vehículos es menor.

Figura 46: Indicador CTD. Comparación Escenario con Proyecto vs. Escenario Base



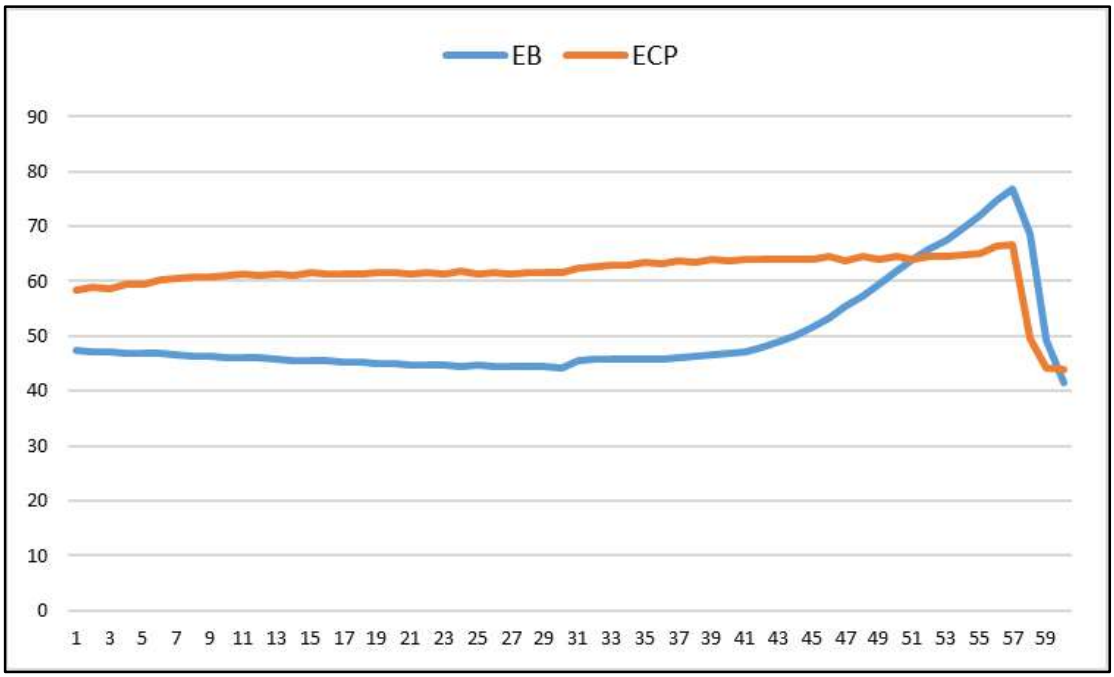
9.1.5. Velocidad de circulación promedio (VCP)

Este indicador mide la velocidad de viaje, expresada en Km/h, promediada en todos los vehículos que completaron sus viajes en el intervalo, ponderado por la distancia del viaje.

La velocidad de circulación, al estar íntimamente relacionada con el tiempo de viaje, es uno de los parámetros determinantes para un conductor a la hora de evaluar un viaje, por lo que el indicador reviste una sustancial relevancia.

En la Figura 47 se puede observar la comparación entre escenarios para este indicador a lo largo del periodo considerado.

Figura 47: Indicador VCP. Comparación Escenario con Proyecto vs. Escenario Base



Exceptuando el último tramo del periodo, para el cual ya se ha mencionado la razón del "pico" que se observa en la curva, se puede apreciar la mejora que se alcanza en el Escenario con Proyecto en lo que respecta a la velocidad de circulación promedio, lo cual es coherente con los indicadores vistos con anterioridad.

9.1.6. Resumen de indicadores

A manera de resumen, en el Cuadro 5 se presentan una comparación de los valores obtenidos para cada indicador elegido, para el periodo de tiempo total.

Cuadro 5: Resumen de indicadores. Comparación Escenario con Proyecto vs. Escenario Base

Scenario	Number of Samples -	VHT (hs)	Total Delay (hs)	Total Stopped Time (hs)	Total Num Stops -	Avg Speed (Km/h)
8:00-9:00						
EB	100	1.284,3	877,0	76,5	12.357,1	48,6
ECP	100	715,4	224,7	57,9	7.357,2	62,3
ECP vs EB	-	-44%	-74%	-24%	-40%	28%

En la comparación del periodo completo, entre las 8:00 y las 9:00 horas, se corrobora lo ya visto al momento de comparar los indicadores de manera individual.

El Escenario con Proyecto presenta indicadores que muestran una mejora de las condiciones general de circulación en el sistema. El tiempo de viaje que necesitan los vehículos para realizar los viajes disminuye sustancialmente, lo mismo que la cantidad de detenciones que realizan y el tiempo que estas paradas insumen. En línea con esto, se observa un aumento de la velocidad de circulación importante.

9.2. Distribución de flujos vehiculares

En el cuadro que se muestra a continuación, se pueden observar los flujos vehiculares obtenidos para el Escenario con Proyecto, comparados con los entregados por el modelo para el Escenario Base.

Cuadro 6: Distribución de flujos vehiculares matutinos. Comparación de escenarios

ARTERIA	TRAMO	ESCENARIO BASE (Veh/h)	ESCENARIO CON PROYECTO (Veh/h)	VARIACION ECP vs EB (%)
AU DELLEPIANE (Sentido Centro)	Ingreso desde AU ricchieri	3.421	3.644	7%
	Ingreso desde Av. Gral. Paz	1.799	1.836	2%
	Av. General Paz - Montiel	5.228	5.476	5%
	Montiel - Rucci	4.945	4.773	-3%
	Rucci - Larrazábal	4.947	4.773	-4%
	Larrazábal - Miralla	4.884	4.395	-10%
	Miralla - Av. Escalada	4.454	4.395	-1%
	Av. Escalada - Lacarra	4.277	4.152	-3%
	Lacarra - Peaje	3.064	2.939	-4%
AU DELLEPIANE (Sentido Provincia)	Peaje - Lacarra	2.417	2.371	-2%
	Lacarra - Av. Escalada	3.392	3.327	-2%
	Av. Escalada - Miralla	3.957	3.823	-3%
	Miralla - Larrazábal	3.964	3.823	-4%
	Larrazábal - Rucci	4.364	3.934	-10%
	Rucci - Montiel	4.414	3.934	-11%
	Montiel - Av. General Paz	4.635	4.565	-1%
	Salida a Av. General Paz	1.282	1.268	-1%
	Salida a AU Ricchieri	3.362	3.305	-2%
COLECTORA SUR	Montiel - Guaminí	661	74	-89%
	Tramo nuevo (Montiel - Cafayate)	-	501	-
	Cafayate - Murguiondo	439	875	100%
	Murguiondo - Av. Argentina	626	1.143	83%
	Av. Argentina -Av. Av. Castañares	584	808	38%
	Av. Castañares -Av. Escalada	923	974	6%
	Av. Escalada - Zinny	1.236	1.293	5%
COLECTORA NORTE	Lacarra - Av. Escalada	546	546	0%
	Av. Escalada - Miralla	565	619	10%
	Miralla - Av. Argentina	349	400	15%
	Av. Argentina - Murguiondo	134	458	242%
	Murguiondo - Rucci	306	630	106%
	Tramo nuevo (Gordillo - Av. Piedrabuena)	-	436	-
	Av. Piedrabuena - Montiel	413	848	106%

Los valores mostrados en el cuadro anterior permiten observar un incremento de la circulación vehicular en ambas colectoras, especialmente en el tramo que va desde la altura de la calle Montiel a la Av. Argentina. Esta redistribución de flujos obedece fundamentalmente al cierre de los ramales de ingreso y egreso de Rucci en ambos sentidos de la Autopista, al de ingreso de Montiel en el sentido Centro y al de salida de Montiel en el sentido Provincia. Esta situación hace que aquellos usuarios que utilizan hoy estos ramales deban modificar su recorrido, utilizando otros puntos (anteriores o posteriores) para salir o entrar a la Autopista y poder, de esa manera, alcanzar su destino.

Una situación semejante, aunque en menor medida, se aprecia en el tramo entre las avenidas Argentina y Castañares. En ese caso, el origen de la variación del tránsito se encuentra en los cierres de los ramales de ingreso y egreso de la calle Miralla. Aquellos vehículos que, en el sentido Centro de la Autopista, salen por el ramal de Miralla y continúan su viaje por Av. Castañares, con el cierre de este ramal que establece el Proyecto, utilizan la salida anterior (Larrazábal) para salir de la AU Dellepiane circulando por Colectora Sur hasta dicha avenida. En el sentido Provincia, el mencionado cierre obligará a los conductores que hoy ingresan por Miralla a circular por Colectora Norte hasta poder ingresar a la Autopista por el ramal de Larrazábal.

En el cuadro se puede ver que en algunos de los tramos mencionados, el crecimiento porcentual del tránsito circulante es importante. Sin embargo, si se analizan los volúmenes vehiculares horarios, se puede ver que la capacidad remanente existente es capaz de absorber los incrementos registrados, manteniendo las condiciones de circulación dentro de entornos aceptables.

9.3. Análisis del periodo vespertino

Sobre la base del modelo calibrado y validado para el periodo de análisis, que como se ha determinado en el punto 7 del estudio correspondió a la hora pico de la mañana por ser el de mayor carga vehicular del día, se realizó la simulación de la hora pico de la tarde para conocer la distribución de los flujos vehiculares en el periodo vespertino una vez que las modificaciones que establece el Proyecto sean implementadas.

En primer lugar se realizó la microsimulación del Escenario Base, obteniéndose los flujos vehiculares en cada tramo de la red. Luego, se modelizó el Escenario con Proyecto.

Tanto en un escenario como en el otro, la oferta del modelo estuvo dada por las mismas redes viales utilizadas para el análisis matutino, con la necesaria modificación de aquellas características que varían entre el periodo matutino y el vespertino (tiempos semafóricos, frecuencia del transporte público de pasajeros, por ejemplo).

En lo que hace a la demanda del modelo, las matrices origen-destino de viajes de la mañana fueron recalculadas utilizando para ello las curvas de distribución horaria de ambos sentidos de circulación de la Autopista, oportunamente presentadas.

El procedimiento para realizar la simulación de ambos escenarios fue el mismo que se llevó adelante para el análisis matutino. Realizadas las 100 corridas del modelo para cada uno de los dos escenarios analizados, se obtuvieron los volúmenes horarios del tránsito que circula por cada tramo, los cuales pueden observarse en el Cuadro 7 que se presenta a continuación, asi como también la variación porcentual registrada.

Cuadro 7: Distribución de flujos vehiculares vespertinos. Comparación de escenarios

ARTERIA	TRAMO	ESCENARIO BASE (Veh/h)	ESCENARIO CON PROYECTO (Veh/h)	VARIACION ECP vs EB (%)
AU DELLEPIANE (Sentido Centro)	Ingreso desde AU ricchieri	2.728	2.676	-2%
	Ingreso desde Av. Gral. Paz	1.353	1.347	0%
	Av. General Paz - Montiel	4.064	4.016	-1%
	Montiel - Rucci	3.859	3.496	-9%
	Rucci - Larrazábal	3.807	3.496	-8%
	Larrazábal - Miralla	3.721	3.383	-9%
	Miralla - Av. Escalada	3.392	3.383	0%
	Av. Escalada - Lacarra	3.243	3.181	-2%
	Lacarra - Peaje	2.291	2.244	-2%
AU DELLEPIANE (Sentido Provincia)	Peaje - Lacarra	2.923	2.866	-2%
	Lacarra - Av. Escalada	4.097	4.019	-2%
	Av. Escalada - Miralla	4.549	4.411	-3%
	Miralla - Larrazábal	4.557	4.411	-3%
	Larrazábal - Rucci	5.048	4.571	-9%
	Rucci - Montiel	5.118	4.571	-11%
	Montiel - Av. General Paz	5.399	5.339	-1%
	Salida a Av. General Paz	1.485	1.479	0%
	Salida a AU Ricchieri	3.919	3.866	-1%
COLECTORA SUR	Montiel - Guaminí	498	54	-89%
	Tramo nuevo (Montiel - Cafayate)	-	366	-
	Cafayate - Murguiondo	336	639	90%
	Murguiondo - Av. Argentina	456	830	82%
	Av. Argentina -Av. Av. Castañares	421	686	63%
	Av. Castañares -Av. Escalada	673	701	4%
	Av. Escalada - Zinny	888	934	5%
COLECTORA NORTE	Lacarra - Av. Escalada	660	660	0%
	Av. Escalada - Miralla	672	742	10%
	Miralla - Av. Argentina	422	484	15%
	Av. Argentina - Murguiondo	159	535	237%
	Murguiondo - Rucci	367	743	103%
	Tramo nuevo (Gordillo - Av. Piedrabuena)	-	521	-
	Av. Piedrabuena - Montiel	498	1.019	105%

Como puede verse, se verifica el mismo fenómeno de redistribución de flujos observado en el periodo pico de la mañana. Parte de los vehículos circulantes por la

Autopista en el tramo desde los ramales de la calle Montiel y los de la calle Miralla deben modificar su recorrido, volcándose a ambas colectoras, por el cierre de los ramales de Montiel, Rucci y Miralla.

De igual manera, si bien en algunos tramos los incrementos medidos como porcentaje son grandes, los volúmenes vehiculares no comprometen las condiciones de circulación de manera significativa.

10. ETAPA DE OBRA

10.1. Descripción general

El periodo durante el cual se lleven a cabo las modificaciones en la infraestructura vial que establece el Proyecto será, sin dudas, el momento en que se produzca la mayor afectación a la circulación del tránsito en la propia Autopista asi como también en el área de influencia. Esta situación es habitual en una obra vial, por lo que deben adoptarse las medidas adecuadas para minimizar el impacto producido.

En primer lugar, se debe mencionar que no se considera necesario realizar cortes totales de la Autopista para llevar adelante los trabajos, en ninguna de sus fases, por lo menos, por prolongados lapsos de tiempo. Puede darse el caso de que sea necesario realizarlo, por ejemplo para el montaje de un pórtico. En casos como este, el corte deberá ser programado para ser realizado durante la noche, cuando los volúmenes vehiculares circulantes son menores. Si, por las características de las tareas, el corte necesita ser más prolongado, deberá ser programado para ser realizado durante fines de semana o días feriados. Nunca podrá ser llevado adelante durante un día hábil en horas diurnas.

Dicho lo anterior, se plantea la ejecución en etapas de la obra completa establecida por el Proyecto. La ejecución y culminación de cada etapa será necesaria para el inicio

de la siguiente. Esto asegurará la menor interferencia posible de los flujos vehiculares circulantes. A continuación se describirá cada una de las etapas de obra planteadas.

10.1.1. Etapa 1: colectoras

Como primera medida, deberán construirse los tramos nuevos de las colectoras norte y sur de manera tal de asegurar la continuidad de estas desde la altura de los ramales de calle Montiel hasta la altura de Lacarra, es decir, a lo largo de todo el desarrollo de la AU Dellepiane.

Específicamente, los nuevos tramos de colectora se desarrollarán desde los ramales de Montiel hasta la calle Rucci en el lado sur, y desde la calle Lisandro de la Torre hasta la Av. Piedrabuena en el norte. En la Figura 48 se muestra esquemáticamente la conexión generada por los nuevos tramos.

La conexión de las colectoras por debajo del puente vial de la calle Rio Negro y del terraplén del Ferrocarril Belgrano Sur añadirá al eje de ingreso/egreso de la Ciudad que configura la Autopista, una capacidad adicional que será necesaria al momento de realizar cortes parciales (de carriles) en las siguientes etapas.

Figura 48: Conexión vial generadas por los nuevos tramos de colectoras



Las tareas a realizar en esta etapa no generarán interferencia en la circulación de la Autopista dado que, como se puede ver en la Figura 49, el área de trabajo estará ubicada en las zonas verdes en los laterales de la traza.

Figura 49: Zonas estimadas de trabajo en la Etapa 1



En cuanto a la red urbana, los trabajos interferirán con ella al momento de ejecutar los tramos de colectora debajo del puente de la calle Río Negro. En ese periodo, el puente deberá permanecer cerrado al tránsito y los usuarios serán desviados a otros cruces. Estos trabajos serán programados para momentos de baja circulación de tránsito, como el periodo de vacaciones estival, para que el impacto sea el mínimo posible. Además, se colocarán en la red urbana todas las señales viales que sean necesarias para canalizar adecuadamente a los usuarios del puente hacia otros cruces.

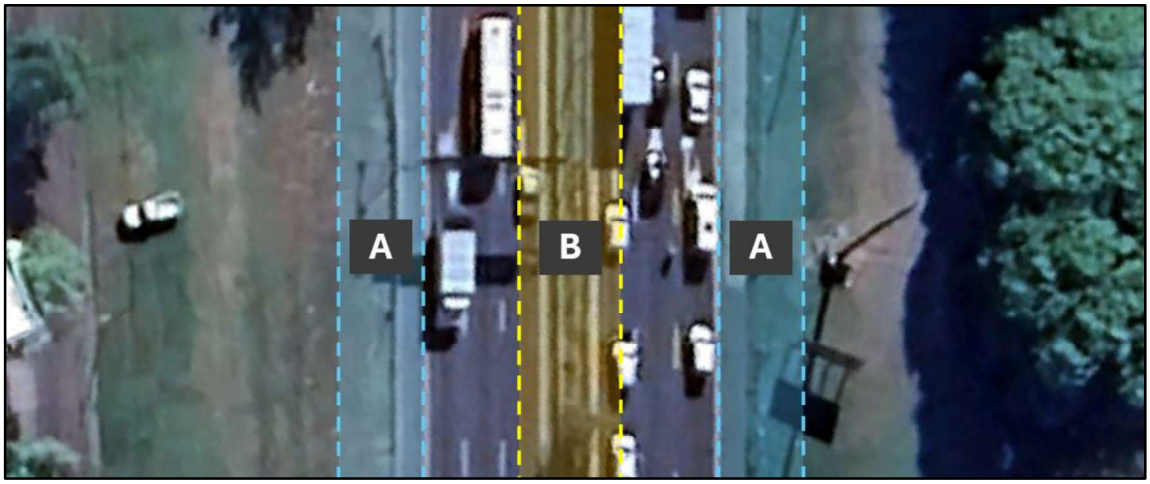
10.1.2. Etapa 2: ampliación de la traza de la Autopista

Una vez que las tareas correspondientes a la Etapa 1 se encuentren concluidas y los nuevos tramos de las colectoras norte y sur estén operativos, podrán encararse los trabajos sobre la traza de la Autopista.

El Proyecto contempla la generación de carriles exclusivos para transporte de pasajeros, los cuales se desarrollarán entre las calzadas de ambos sentidos de la Autopista. Esto, dicho de manera coloquial, implica “separar” ambas calzadas hacia los laterales para generar un espacio entre ellas en el cual se construirán los carriles.

Por lo tanto, en primer término, será necesario ampliar las calzadas avanzando sobre los laterales. Para mayor comprensión, se puede observar en la figura siguiente, esquemáticamente, un corte de la traza con la zona de trabajo necesaria.

Figura 50: Zonas de trabajo en la Etapa 2



La zona marcada con la letra B representa el sector en el cual deberán construirse los carriles exclusivos. Por otro lado, las zonas “A” son aquellas sobre las cuales deberá intervenirse en esta Etapa para avanzar con las obras.

En estas zonas deberá construirse fundamentalmente el paquete estructural del sector de calzada a ampliar y las nuevas defensas laterales. Dado el sector donde deberá trabajarse, el señalamiento transitorio y los elementos de seguridad vial necesarios probablemente interferirán con la circulación en el primer carril de la traza, restándole capacidad. En ese momento será relevante la capacidad “extra” generada por la conexión de las calles colectoras en la Etapa 1, para tratar de minimizar el impacto generado por la obra.

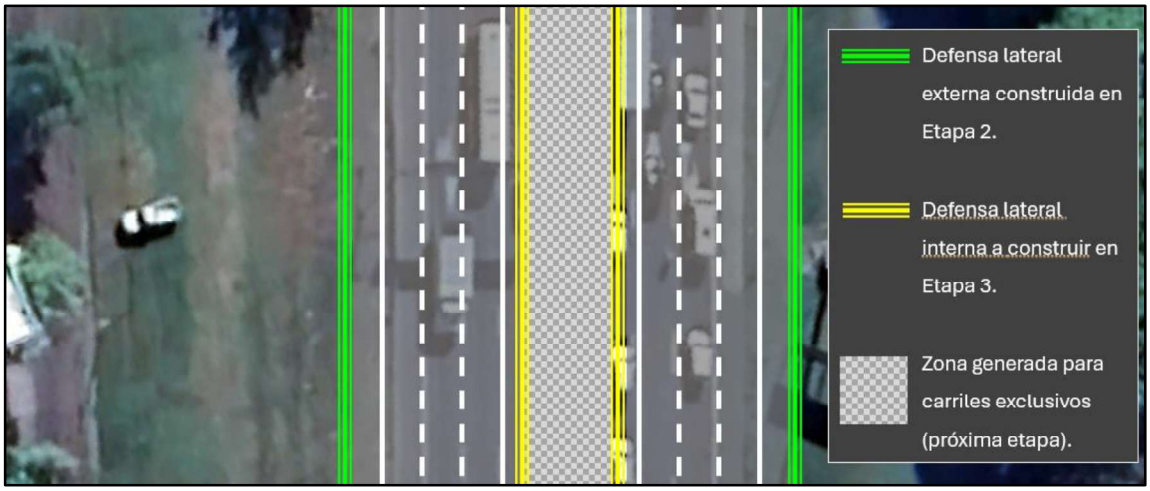
En cuanto a los trabajos a realizar en los ramales, que formarán parte de esta etapa, para ejecutarlos los mismos deberán ser cerrados al tránsito vehicular. Obviamente, esto implicará que los usuarios que habitualmente utilizan el ramal cerrado tendrán un impacto, probablemente materializado en un mayor recorrido y/o tiempo de viaje, dado que tendrán que usar un ramal anterior o posterior para ingresar o salir de la Autopista. Sin embargo, no se considera que el impacto sea sustancial dado que el resto de los usuarios no se verá demasiado afectado.

Con suficiente antelación al comienzo de la etapa, deberá programarse el cierre de ramales para minimizar las afectaciones. Por ejemplo, deberá evitarse el cierre de dos ramales de salida consecutivos, o de dos de ingreso, para evitar sobrerecorridos.

10.1.3. Etapa 3: configuración definitiva de la traza de la Autopista

Con la ampliación en el lateral derecho de la traza finalizado y con la nueva configuración de ramales de entrada y salida implementada, será posible intervenir sobre el sector izquierdo de la calzada, ejecutando las defensas laterales en su posición definitiva. Una vez finalizada esta etapa, la calzada de cada sentido de circulación se encontrará en su posición definitiva y el espacio central para los carriles exclusivos habrá sido generado.

Figura 51: Esquema de traza con la Etapa 3 finalizada



La afectación a la circulación de tránsito será similar a la de la etapa anterior, dada la necesidad de colocar el señalamiento transitorio y los elementos de seguridad vial necesarios sobre el sector izquierdo de la calzada, para poder construir la defensa lateral. Esta situación generará una afectación en el flujo vehicular circulante por la Autopista, afectando su capacidad. Nuevamente, la capacidad generada en las colectoras estará en condiciones de absorber parte de la demanda insatisfecha provocada por los trabajos en la traza.

10.1.4. Etapa 4: carriles exclusivos

Con las calzadas terminadas en ambos sentidos de circulación, el área necesaria para la implantación de los carriles exclusivos ya se encontrará materializada. Los trabajos serán ejecutados en un sector que no afectará sustancialmente a la circulación, dado que no será necesario colocar elementos de seguridad porque las defensas internas de ambos lados delimitarán el área de trabajo brindando la seguridad adecuada.

Sin embargo, debe destacarse que existirán sectores puntuales por los cuales tanto vehículos como maquinarias ingresen y egresen de la zona de trabajo. Estos sectores deberán estar correctamente señalizados para que la interferencia sobre los flujos circulantes no sea significativa y la seguridad de usuarios y operarios sea maximizada.

Los trabajos a realizar en esta etapa, además de las calzadas de circulación, incluyen la construcción de las paradas donde los usuarios ascienden y descienden de los colectivos. Estas paradas quedarán vinculadas con las áreas urbanas aledañas a la mediante pasarelas peatonales. Para el montaje de cada pasarela será inevitable, por razones de seguridad, realizar un corte total de la Autopista. En estos casos, como se ha mencionado anteriormente, estas tareas deberán ser realizadas en horarios nocturnos o, en caso de que el corte deba ser más prolongado, el mismo deberá planificarse para fines de semana o días feriados, días en los que la circulación disminuye respecto de los días hábiles.

10.1.5. Etapa 5: áreas verdes

Esta etapa agrupa a los trabajos de parquización, bicisendas, veredas y todo aquel equipamiento a construir en las áreas verdes localizadas entre las calzadas de la Autopista y las colectoras tanto sur como norte. Dado el sector en el cual se desarrollarán estas tareas, la interferencia con los flujos vehiculares será mínima, limitándose solamente a aquellos puntos en los cuales maquinaria y vehículos deban ingresar al sector.

Si bien se ha colocado en último lugar, esta etapa podrá ser ejecutada una vez finalizada la Etapa 2. Definido el límite lateral derecho de la calzada y construidas las defensas (las cuales darán seguridad al sector de obra), el área estará disponible para ser intervenida.

10.2. Conclusiones acerca de la Etapa de Obra

El esquema de ejecución del Proyecto en etapas planteado, genera la necesidad de adoptar una planificación precisa de las tareas, de manera tal que el impacto en la circulación del tránsito se mantenga dentro de los límites aceptables. En función de ello, es posible obtener algunas conclusiones acerca de la situación durante la etapa de obra.

- En la ejecución de obras viales es prácticamente inevitable que los flujos vehiculares sufran algún tipo de afectación, sobre todo cuando los volúmenes son significativos, como es en este caso. Por lo tanto, el desafío será coordinar las tareas a ejecutar de manera adecuada para que las situaciones conflictivas se mantengan dentro de los parámetros aceptables. Esto garantizará que los sobrerecorridos que puedan producirse no sean excesivos y, consecuentemente, el ineludible aumento de los tiempos de viaje no resulte inadmisible.
- La programación adoptada asegura la circulación del tránsito prácticamente en todos los sectores del área de influencia del Proyecto. Las situaciones en las que deba realizarse el corte total de algún sector son mínimas. En estos pocos casos,

será necesario planificar estos cortes para realizarlos en momentos donde el tránsito afectado sea el menor posible.

- La accesibilidad de los vecinos frentistas estará garantizada a lo largo de todo el tiempo que duren los trabajos.
- Deberán implementarse las medidas que sean necesarias para asegurar niveles de seguridad vial elevados, dadas las características de la obra. El control del cumplimiento de las medidas de seguridad adoptadas deberá ser enfático y estricto.
- Los servicios de autotransporte público de pasajeros que circulan por el área estarán asegurados. Las líneas de colectivos mantendrán sus recorridos y paradas habituales hasta tanto estén concluidas las obras de los carriles exclusivos. Mientras tanto, las autoridades competentes podrán rediseñar los recorridos para que, cuando las obras sean concluidas, puedan comenzar a utilizar los carriles exclusivos.

11. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

Realizado el modelo de microsimulación que permitió evaluar la implementación de una serie de reformas en la AU Dellepiane, a partir de la comparación de los resultados del Escenario con Proyecto y el Escenario Base, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- El objetivo perseguido por el Proyecto de mejorar las condiciones de circulación de manera tal de incrementar los niveles de seguridad vial de la AU Dellepiane es alcanzado a partir de las modificaciones planteadas. Todos los indicadores evaluados, relacionados con tiempos de viaje, demoras, detenciones obligadas y velocidad de circulación mejoran respecto de la situación actual.
- La readecuación de la traza de la AU Dellepiane a los estándares de una autopista moderna con una infraestructura vial segura para los usuarios tiene, especialmente el cierre de algunos ramales y la reubicación de otros, impacto en la red vial urbana aledaña.

Viajes cortos, de características locales, que por la proximidad de accesos y egresos actualmente utilizan la Autopista para llevarse a cabo, comenzarán a ser realizados por la red urbana. Por otro lado, algunos usuarios deberán ingresar y egresar a y desde la Autopista por ramales diferentes a los que utilizan en la actualidad. Esto llevará a que ciertos tramos de las colectoras registren un crecimiento de los volúmenes vehiculares circulantes. Fundamentalmente, esta situación se observa en el tramo que va desde la altura de la calle Montiel y la Av. Piedrabuena hasta la rotonda de la Av. Argentina, tanto en el lado sur como en el sector norte. En menor medida, también se registra un aumento del tránsito desde la mencionada rotonda hasta la altura de la calle Miralla.

De todas maneras, teniendo en cuenta que existe una capacidad remanente en las arterias de la red urbana aledaña a la Autopista que será capaz de absorber el aumento del tránsito vehicular generado, se considera que los parámetros de circulación se mantendrán dentro de un entorno razonable para las condiciones dadas.

- En lo que respecta al transporte masivo de pasajeros, la segregación de la circulación de buses y combis respecto del tránsito general a partir de la introducción de un carril exclusivo, asegura condiciones de circulación adecuadas, con mejoras en las velocidades comerciales. Esto redundará en menores tiempos de viaje, beneficiando de esta forma a los usuarios de esta clase de vehículos.
- El Proyecto generará una mejora sustancial en la accesibilidad de la trama urbana de este sector de la Ciudad. La materialización de la conexión de las colectoras norte y sur, a ambos lados de la Autopista, permitirá mitigar los efectos negativos de la importante barrera urbanística que actualmente configura la traza del Ferrocarril Belgrano Sur.
- Aunque no fue cuantificado en el presente estudio, se entiende que el Proyecto implicará una mejora en las condiciones ambientales del área. Los mayores flujos vehiculares circulan por la Autopista Dellepiane, en ambos sentidos. Tal como lo demuestran los indicadores analizados, el Proyecto mejora las condiciones de circulación en esta vía principal, reduciendo la cantidad de

detenciones de los vehículos, las demoras y las situaciones de congestión. Esto llevará a que las emisiones de gases de efecto invernadero al medio ambiente se vean reducidas respecto de las que se generan en la actualidad.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S
2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Hoja Adicional de Firmas
Memoria técnica

Número: RE-2024-28081992-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Jueves 25 de Julio de 2024

Referencia: Estudio Impacto Ambiental o memoria técnica (Nro. de archivo 4987769)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 80 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:43:20 -03:00

Sistema SIPSA
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.07.25 13:43:21 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31927227-GCABA-DGTALAVJG

Buenos Aires, Lunes 13 de Julio de 2026

Referencia: S/ EX-2026-25537046- -GCABA-DGCCN - Requerimiento Legislatura – Res. 141/2026

Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa

Por las presentes actuaciones tramita el pedido de informe aprobado por Resolución N° 141/2026.

Atento a ello, se informa que mediante la Nota N° NO-2026-25773031-GCABA-DGTALAVJG en Orden N° 7, este Nivel dio intervención a la Agencia de Protección Ambiental (APRA).

En función del requerimiento formulado, bajo la Nota N° NO-2026-31920980-GCABA-APRA, obrante a Orden N° 8, la mencionada dependencia remitió su respuesta a través del Informe N° IF-2026-31919442-GCABA-APRA en Orden N° 9.

Es dable mencionar que el mencionado Informe contiene documentación adjuntada como archivos embebidos.

En virtud de lo expuesto, se remiten las actuaciones para la prosecución de su trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 16:49:11 -03:00

Federico Sabbatini
Director General
D.G.TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL AVJG
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 16:49:14 -03:00

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 141/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, dentro de los 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado "Master Plan Autopista Parque Dellepiane":

a) Indique el acto administrativo que dispuso la aprobación integral del proyecto o, en su defecto, el conjunto de actos administrativos que habilitan su ejecución, detallando su encuadre jurídico y jerarquía normativa.
b) Precise el régimen jurídico bajo el cual se ejecuta la obra y el alcance de las facultades ejercidas por los sujetos intervinientes.
c) Indique si la intervención implica cambio de zonificación, desafectación de bienes del dominio público, alteración del carácter de áreas zonificadas como Urbanización Parque (UP) o cualquier modificación de usos del suelo, detallando los criterios técnicos y normativos adoptados.
d) Remita la documentación técnica del proyecto e informe, mediante un cuadro comparativo la situación previa y la proyectada, las superficies: total intervenida, la correspondiente a Urbanización Parque (UP), la destinada a uso vial, la absorbente y no absorbente.
e) Indique las modificaciones sustanciales introducidas respecto de la situación preexistente y las compensaciones urbanísticas o ambientales previstas.
f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.
g) Indique si la Declaración de Impacto Ambiental vigente contempla la totalidad de las intervenciones en ejecución, precisando si existen diferencias entre el proyecto evaluado y el efectivamente ejecutado, e indique si se realizaron actualizaciones o reevaluaciones del estudio ambiental y sus fundamentos.
h) Indique si el proyecto fue evaluado y aprobado de manera integral o mediante componentes, etapas o tramos diferenciados, precisando en este último caso su encuadre administrativo.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 14:29:07
Director de Despacho Parlamentario

INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:13 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:15 -03:00

Expte. 912-D-26-.

NOTA Nº 311 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 141 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:28/05/2026 17:00:16
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:28/05/2026 16:27:03
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-25535143-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-2026 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:41 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:43 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-25547823-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2026-25535802-GCABA-DGCCN - Res 141/2026 - Informes vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”

JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS - SECRETARÍA DE GESTIÓN Y DESARROLLO URBANO

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° **141/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **15/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su repartición para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 13/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su repartición, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente,

Se informa que la presente Resolución ha sido remitida, asimismo, al Ministerio de Movilidad e

Infraestructura, a la Agencia de Protección Ambiental (Vicejefatura de Gobierno), y a la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano, a los fines de su debida intervención y respuesta. Recibidas las respuestas del área interviniente, esta Gerencia Operativa procederá a consolidar la información y respuestas recibidas a fin de remitir lo actuado a la Legislatura de la CABA.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:04:29 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:04:30 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Providencia

Número: PV-2026-25779854-GCABA-DGASJU

Buenos Aires, Lunes 1 de Junio de 2026

Referencia: EX-2026-25535802-GCABA-DGCCN – Legislatura - Solicitud de informe

---

SECRETARÍA DE GESTIÓN Y DESARROLLO URBANO

Vienen las presentes actuaciones atento lo requerido por la Legislatura mediante Resolución registrada bajo el Nº 141/2026, mediante la que se solicita informar a través de los organismos correspondientes, dentro de los 30 (treinta) días hábiles de recibida la presente, sobre aspectos vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado *"Master Plan Autopista Parque Dellepiane*" (v. orden N° 2).

Atento el objeto de lo requerido, se remiten los actuados a los fines de su conocimiento e intervención.

Téngase presente lo dispuesto por la Dirección General de Coordinación y Consolidación Normativa en su informe obrante en Orden Nº 5.

Cumplido con la respuesta, vuelva a fin de continuar con la prosecución de su trámite.

Sin otro particular, lo saluda a Ud. muy atentamente.

GJF

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 10:49:56 -03:00

GONZALO JAVIER FERNANDEZ
Asesor legal
D. G. ASUNTOS JURÍDICOS (SSCTAL)
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 10:49:57 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Providencia

Número: PV-2026-25846739-GCABA-SECGDU

Buenos Aires, Lunes 1 de Junio de 2026

Referencia: Pase electrónico de EX-2026-25535802- -GCABA-DGCCN

Motivo:

Visto n° de orden 7, se devuelven los presentes por no resultar competencia de esta reparticion en virtud de Dec N° 58/2026.

Destinatario: GONZALO JAVIER FERNANDEZ

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 13:21:04 -03:00

Mariana Capelli
Asesor legal
SECRETARÍA GESTIÓN Y DESARROLLO URBANO
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 13:21:05 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Providencia

Número: PV-2026-25881985-GCABA-DGASJU

Buenos Aires, Lunes 1 de Junio de 2026

Referencia: EX-2026-25535802-GCABA-DGCCN – Legislatura - Solicitud de informe

---

DIRECCIÓN GENERAL COORDINACION Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

Vienen las actuaciones atento lo requerido por la Legislatura mediante Resolución registrada bajo el Nº 141/2026, mediante la que se solicita informar a través de los organismos correspondientes, dentro de los 30 (treinta) días hábiles de recibida la presente, sobre aspectos vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado *"Master Plan Autopista Parque Dellepiane"* (v. orden N° 2).

A tal fin, se ha dado intervención a la Secretaría De Gestión Y Desarrollo Urbano, quien procedió a otorgar información mediante PV-2026-25846739-GCABA-SECGDU, obrante a N° de orden 10 en las presentes actuaciones.

En función de ello, se remiten los presentes obrados a su conocimiento y fines que estime corresponder.

Sin otro particular, lo saluda a Ud. muy atentamente.

GJF

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 15:05:56 -03:00

GONZALO JAVIER FERNANDEZ
Asesor legal
D. G. ASUNTOS JURÍDICOS (SSCTAL)
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 15:05:57 -03:00

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 141/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, dentro de los 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado "Master Plan Autopista Parque Dellepiane":

a) Indique el acto administrativo que dispuso la aprobación integral del proyecto o, en su defecto, el conjunto de actos administrativos que habilitan su ejecución, detallando su encuadre jurídico y jerarquía normativa.
b) Precise el régimen jurídico bajo el cual se ejecuta la obra y el alcance de las facultades ejercidas por los sujetos intervinientes.
c) Indique si la intervención implica cambio de zonificación, desafectación de bienes del dominio público, alteración del carácter de áreas zonificadas como Urbanización Parque (UP) o cualquier modificación de usos del suelo, detallando los criterios técnicos y normativos adoptados.
d) Remita la documentación técnica del proyecto e informe, mediante un cuadro comparativo la situación previa y la proyectada, las superficies: total intervenida, la correspondiente a Urbanización Parque (UP), la destinada a uso vial, la absorbente y no absorbente.
e) Indique las modificaciones sustanciales introducidas respecto de la situación preexistente y las compensaciones urbanísticas o ambientales previstas.
f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.
g) Indique si la Declaración de Impacto Ambiental vigente contempla la totalidad de las intervenciones en ejecución, precisando si existen diferencias entre el proyecto evaluado y el efectivamente ejecutado, e indique si se realizaron actualizaciones o reevaluaciones del estudio ambiental y sus fundamentos.
h) Indique si el proyecto fue evaluado y aprobado de manera integral o mediante componentes, etapas o tramos diferenciados, precisando en este último caso su encuadre administrativo.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 14:29:07
Director de Despacho Parlamentario

INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-25533460-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:13 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:29:15 -03:00

Expte. 912-D-26-.

NOTA Nº 311 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 141 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:28/05/2026 17:00:16
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:28/05/2026 16:27:03
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-25535143-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: RES 141-2026 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:41 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 11:32:43 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-25548622-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 29 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2026-25537850-GCABA-DGCCN - Res 141/2026 - Informes vinculados a las obras en ejecución correspondientes al denominado “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”

SECRETARÍA DE GOBIERNO Y VÍNCULO CIUDADANO

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° **141/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **15/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su repartición para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 13/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su repartición, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente,

Se informa que la presente Resolución ha sido remitida, asimismo, al Ministerio de Movilidad e Infraestructura, a la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano (Jefatura de Gabinete de Ministros), y a la

Agencia de Protección Ambiental (Vicejefatura de Gobierno) a los fines de su debida intervención y respuesta. Recibidas las respuestas del área interviniente, esta Gerencia Operativa procederá a consolidar la información y respuestas recibidas a fin de remitir lo actuado a la Legislatura de la CABA.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:06:34 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.29 12:06:35 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-25873218-GCABA-DGTALSECGVC

Buenos Aires, Lunes 1 de Junio de 2026

Referencia: s/ Resolución 141/26 de Legislatura EX-2026-25537850- -GCABA-DGCCN

A: Maria Guadalupe Rossi (SSGCOM), DEBORA BORAGINA (SSGCOM), Mauro Daniel Morando (DGEVYA),

Con Copia A: Brenda VEO (DGTALSECGVC), Alejandro Hernan Martinez (SECGVC), German Marcelo Kovalski (DGTALSECGVC),

---

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente se comunica la Resolución 141/2026 de la Legislatura de la Ciudad consultando sobre aspectos relativos al “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”, que se encuentra vinculada como Archivo de Trabajo la mentada Resolución.

Se solicita tenga a bien remitir la respuesta antes del 13/07/2026.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 14:39:19 -03:00

manuel falappa
Subgerente Operativo
D.G. TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y LEGAL SECGVC
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.01 14:39:17 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-31947287-GCABA-DGARBOL

Buenos Aires, Lunes 13 de Julio de 2026

Referencia: s/ Resolución 141/26 de Legislatura EX-2026-25537850- -GCABA-DGCCN

A: Brenda VEO (DGTALSECGVC),

Con Copia A: Federico Marcelo Bouzas (SSGCOM), Alejandro Hernan Martinez (SECGVC), manuel falappa (DGTALSECGVC),

---

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en mi carácter de Director General de Arbolado, en virtud de la comunicación oficial identificada como NO-2026-25873218-GCABA-DGTALSECGVC, en relación al Expediente N° EX-2026-25537850- -GCABA-DGCCN por el cual tramita la Resolución N° 141/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En sentido liminar, corresponde mencionar que la presente respuesta es elaborada conforme las misiones y funciones asignadas a esta Dirección General mediante Decreto 387/23 y su modificatorio 215/26, por el cual se determina entre sus misiones las de "*Entender en la implementación de medidas de protección y conservación del arbolado público urbano e intervenir en el cultivo, en coordinación con las áreas competentes*" e "*Intervenir en la aplicación del sistema de compensación ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*".

En ese marco, cabe precisar que ante proyectos de obra a cargo de otras áreas de gobierno esta Dirección evalúa los proyectos remitidos y se expide sobre los puntos relativos a paisajismo y las intervenciones sobre el arbolado público urbano así como sobre las compensaciones necesarias en caso de extracción.

De esta forma, cabe destacar que las compensaciones, son determinadas por esta repartición de conformidad con lo dispuesto por la Disposición 213/DGEV/17, la cual establece el Sistema de Compensación Ambiental por Equivalencia de Secciones Arbóreas (SICAPESA), el cual rige los casos de trasplantes y extracciones "*Cuando impidan u obstaculicen el trazado o realización de obras públicas*"; "Por el trazado o mantenimiento de un servicio público" y "Cuando por su localización resulte imposible ubicar las entradas de vehículos necesarias para cumplir con los requerimientos de estacionamiento y carga y descarga dispuestos por el Código de Planeamiento Urbano para el uso correspondiente".

Este sistema determina el cálculo para las reposiciones adecuadas según el estado del ejemplar y el DAP (Diámetro altura del pecho). Dicho sistema de compensación permite que las intervenciones realizadas por las causales determinadas que ocasionarán pérdidas de árboles fuesen compensadas mediante la provisión de una cantidad determinada de nuevos árboles.

En virtud de lo expuesto, es dable aclarar que excede el marco de las competencias de esta repartición los aspectos que refieren a la documentación técnica y jurídica en relación a la ejecución correspondiente del denominado proyecto “Master Plan Autopista Parque Dellepiane” objeto del presente requerimiento, los cuales se encuentran a cargo de otras áreas de gobierno, habiéndose limitado la intervención de esta repartición a lo expuesto de manera general precedentemente.

A efectos metodológicos, se procede a responder a los puntos que son competencia de esta Dirección. Para mayor claridad, se hace saber que el requerimiento se transcribe en letra **“negrita”**, incorporándose, a continuación, el descargo correspondiente.

f) La cantidad de ejemplares del arbolado público afectados por la obra, discriminando extracción, trasplante u otras intervenciones, y detalle el plan de compensación forestal, indicando criterios técnicos, magnitud y localización.

Sobre el particular, se hace saber que el proyecto identificado como Master Plan Dellepiane (MPD) se subdivide en distintos proyectos, cuyas afectaciones de arbolado impactan en el territorio de las Comunas 8 y 9.

A la fecha, el área ejecutora ha declarado un consolidado de 696 ejemplares para la tarea de *extracción*, de los cuales 560 se encuentran sujetos a compensación de conformidad al cálculo correspondiente, y 218 ejemplares por la tarea de *trasplante*.

A continuación, se detallan los proyectos que integran el MPD y las correspondientes afectaciones al arbolado, desglosadas por comuna.

- *Colectoras Norte y Sur, dentro de la Autopista Parque Dellepiane:* A la fecha para la Comuna 8, se afectan 128 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 94 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 25 por la tarea de “Trasplante”.

- *Hidráulicas Ramal Zelarrayan:* A la fecha para la Comuna 8, se afectan 33 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 29 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 12 por la tarea de “Trasplante”.

- *Traza Principal Tramo 1:* A la fecha para la Comuna 8, se afectan 225 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 188 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 73 por la tarea de “Trasplante”.

- *Traza Principal Tramo 2:* A la fecha para la Comuna 8, se afectan 132 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 100 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 50 por la tarea de “Trasplante”.

  Asimismo, para la Comuna 9, a la fecha se afectan 167 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 140 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 37 por la tarea de “Trasplante”.

- *Calles Frentistas:* A la fecha para la Comuna 8, se afectan 3 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 3 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 5 por la tarea de “Trasplante”.

  Asimismo, para la Comuna 9, a la fecha se afectan 3 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 3 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 1 por la tarea de “Trasplante”.

- *Puente La Salle-Asturias:* A la fecha para la Comuna 9, se afectan 5 ejemplares con la tarea de “Extracción”, de los cuales 3 están sujetos a compensar conforme el cálculo correspondiente; y 15 por la tarea de “Trasplante”.

<u>Procedimiento de compensación:</u>

A partir de la información remitida mediante Comunicación Oficial por el área ejecutora respecto de los ejemplares afectados por el proyecto, esta Dirección General procede a realizar un relevamiento técnico *in situ*. Durante esta inspección de campo,

se recolectan los datos técnicos de cada uno de los ejemplares, tales como: especie, diámetro a la altura del pecho (DAP), estado fitosanitario y de conservación (bueno, regular o malo), registro fotográfico y georreferenciación.

El cálculo de compensación se aplica sobre aquellos ejemplares con tarea de extracción cuyo estado general sea calificado como "bueno" o "regular". Utilizando el DAP y el estado fitosanitario como variables analíticas, se determina la cantidad de Unidades Básicas Compensatorias (UBC) que corresponde asignar por cada ejemplar extraído.

El resultado de este procedimiento se instrumenta mediante una matriz de doble entrada que expone las diferentes alternativas de compensación. Dicha matriz cruza tres alternativas metodológicas (A, B y C) —definidas según las tareas específicas que contemplan para los nuevos ejemplares a implantar— con cuatro escalas de tamaño para cada una de las opciones mencionadas.

A continuación, y al efecto de ilustrar el mecanismo técnico descripto, se expone la tabla modelo de compensación:

Opciones		Tamaño de los ejemplares (centímetros de circunferencia)			
		12-16 c.c.	16-18 c.c.	18-24 c.c.	24-28 c.c.
A	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas + protección basal	---	---	---	---
B	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas+ protección basal - Plantación	---	---	---	---
C	- Provisión de árboles - Tutores - Barrera antihormigas + protección basal - Plantación - Mantenimiento por 18 meses	---	---	---	---

A mayor abundamiento, se informa que se confecciona una matriz de compensación específica por cada una de las comunas afectadas por el proyecto, evaluando de forma segregada los ejemplares impactados en cada territorio.

Una vez notificado formalmente el cálculo técnico, el área ejecutora debe comunicar la opción de compensación seleccionada mediante Comunicación Oficial, especificando la alternativa metodológica y el tamaño de los ejemplares a los que se obliga.

Dicha elección definirá la cantidad exacta de ejemplares que el comitente asumirá la obligación de proveer. Cabe destacar que la opción elegida podrá ser combinada del modo en que el área ejecutora lo considere pertinente en función de sus necesidades operativas, incluyendo la factibilidad de incorporar el nuevo arbolado dentro del área del propio proyecto.

Finalmente, habiéndo recibido la conformidad y la opción seleccionada por parte del comitente, se procede a la sustanciación de las actuaciones administrativas correspondientes. En dicho acto se deja constancia de los compromisos asumidos

—cantidad de ejemplares, alternativa técnica y porte de los árboles a proveer—, así como de los lineamientos técnicos específicos y demás condiciones vinculadas a la modalidad de ejecución de la compensación ambiental.

Siendo todo cuanto esta repartición puede aportar, se hace saber que la intervención de esta Dirección General se limita estrictamente a entender en materia de paisajismo, evaluar las intervenciones sobre el arbolado público y realizar el cálculo de compensación pertinente.

En atención a lo expuesto precedentemente, con relación a los puntos **a, b, c, d, e, g** y **h,** se hace saber que excede el marco de las competencias de esta repartición, por lo cual, esta Dirección General no es competente para dar respuesta a lo solicitado, sugiriendo dar intervención al área de gobierno de esta Ciudad que corresponda.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 19:10:34 -03:00

Mauro Daniel Morando
Director General
D. G. ARBOLADO
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.13 19:10:35 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-32104569-GCABA-DGTALSECGVC

Buenos Aires, Martes 14 de Julio de 2026

Referencia: S/ Respuesta Asuntos Legislativos N°2026-25537850- -GCABA-DGCCN

Área Jefe de Gobierno

Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución N°141/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en trámite bajo el expediente electrónico N°2026-25537850- -GCABA-DGCCN, mediante la cual solicita información relativa a las obras en ejecución correspondientes al denominado “Master Plan Autopista Parque Dellepiane”.

A fines de dar respuesta, y conforme fuera informado por la Dirección General de Arbolado en la Comunicación Oficial: N°2026-31947287-GCABA-DGARBOL obrante a orden N°9, se remite el presente expediente electrónico a los fines que corresponda.

Sin otro particular, saludo a usted, atentamente.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.14 14:01:31 -03:00

Brenda VEO
Gerente Operativo
D.G. TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y LEGAL SECGVC
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.14 14:01:33 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-34014820-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Lunes 27 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25533110-GCABA-DGCCN, EX-2026-25535802-GCABA-DGCCN, EX-2026-25537046-GCABA-DGCCN y EX-2026-25537850-GCABA-DGCCN s/ Res 141/2026 - Informes sobre las obras en ejecución correspondientes al denominado “Master Plan Autopista Parque Dellepiane"

LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

SECRETARÍA PARLAMENTARIA

Atento lo solicitado por la Legislatura mediante Resolución 141/2026, se elevan por intermedio de esta Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa, las respuestas formuladas los organismos intervinientes, las que se detallan a continuación:

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

- IF-2025-37290672-GCABA-DGEVYA
- IF-2026-32808634-GCABA-AUSA
- IF-2025-37291798-GCABA-DGEVYA
- IF-2026-32809409-GCABA-AUSA
- IF-2026-33416627-GCABA-AUSA
- NO-2025-41197197-GCABA-AUSA
- IF-2026-33451150-GCABA-AUSA
- IF-2026-33460372-GCABA-DGTALMMI

AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (VJG)

- NO-2026-31920980-GCABA-APRA
- IF-2026-31919442-GCABA-APRA
- IF-2026-31927227-GCABA-DGTALAVJG

SECRETARIA GESTIÓN Y DESARROLLO URBANO (JGM)

- PV-2026-25846739-GCABA-SECGDU
- PV-2026-25881985-GCABA-DGASJU

SECRETARIA GOBIERNO Y VINCULO CIUDADANO

- NO-2026-31947287-GCABA-DGARBOL

- IF-2026-32104569-GCABA-DGTALSECGVC

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.27 12:58:15 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.27 12:58:17 -03:00