Buenos Aires, 18 de junio de 2026.-

RESOLUCIÓN 227/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, en un plazo máximo de 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional - Contratación N°2024-01-0030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional Nº01-0014-00/25.

a) Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria.

b) Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes.

c) Indique el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria.

d) Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad de dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria.

e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertinentes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

f) Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el "Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery" (registrado bajo el Nº22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente.

g) Informe si el proyecto cuenta con las intervenciones, dictámenes o actos administrativos de aprobación emitidos por los organismos con competencia técnica que se detallan a continuación. En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que acredite la viabilidad del proyecto en sus distintas esferas (urbanística, registral, ambiental y aeronáutica):

- Secretaría de Desarrollo Urbano (SECDU): Respecto a la factibilidad urbanística y cumplimiento del Masterplan.

- Dirección General de Registro de Obras y Catastro (DGROC): En lo relativo al registro de planos, visados técnicos y estado parcelario.
- Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM): Referente al dictamen de ajuste a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental.
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Referente al Convenio N°22-2024
- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): En cuanto a la liberación de obstáculos y cumplimiento de superficies de despeje (Ley 17.285 - Código Aeronáutico).

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:30/06/2026 16:50:41
Director de Despacho Parlamentario

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-2026-30448251-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 1 de Julio de 2026

Referencia: RES 227-26 N

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 11:38:24 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 11:38:24 -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-2026-30483250-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 1 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-30447769-GCABA-DGCCN - Res 227/2026- Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional.

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.º **227/2026**, sancionada el día **18/06/2026**, 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 **14/08/2026**. 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 12/08/2026**, **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 y a la Vicejefatura de Gobierno (APRA), 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: 2026.07.01 13:10:25 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 13:10:25 -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-2026-37454846-GCABA-DGROC

Buenos Aires, Miércoles 19 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026- 30447769-GCABA-DGCNN S/ Pedido Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

---

Dirección General de Asuntos Jurídicos:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Directora General de la Dirección General de Registro de Obras y Catastro en relación a la Resolución Nº 227/26 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sobre aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN “Anillo Pampa”, Concurso público internacional - Contratación N°2024-01-0030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional Nº01-0014-00/25.

En atención a ello, se solicita la siguiente información:

a. Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria.

b. Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes.

c. Indique el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria.

d. Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad de dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria.

e. Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertinentes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

f. Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el “Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery” (registrado bajo el Nº22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente.

g. Informe si el proyecto cuenta con las intervenciones, dictámenes o actos administrativos de aprobación emitidos por los organismos con competencia técnica que se detallan a continuación. En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que acredite la viabilidad del proyecto en sus distintas esferas (urbanística, registral, ambiental y aeronáutica):

Secretaría de Desarrollo Urbano (SECDU): Respecto a la factibilidad urbanística y cumplimiento del Masterplan.

Dirección General de Registro de Obras y Catastro (DGROC): En lo relativo al registro de planos, visados técnicos y estado parcelario.

Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM): Referente al dictamen de ajuste a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental.

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Referente al Convenio N°22-2024

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): En cuanto a la liberación de obstáculos y cumplimiento de superficies de despeje (Ley 17.285 - Código Aeronáutico).

Analizado el presente pedido y conforme lo establecido en el Decreto Nº 58/2026 (BOCBA Nº 7306 de fecha 13/02/26) respecto de las competencias de esta Dirección General (DGROC) se informa lo siguiente:

En lo referente al punto a), b), c), e) y g), se hace saber que lo solicitado excede la órbita de injerencia de esta Dirección General

En cuanto al punto d), habiéndose dado intervención a la Gerencia Operativa de Catastro Físico dependiente de esta Dirección General, se hace saber que el estudio del proyecto y su impacto sobre el entorno y el dominio del mismo no se encuentra dentro de las misiones y funciones de este catastro.

1. -SITUACION CATASTRAL COLINDANTE

De acuerdo a la cartografía catastral oficial, plasmado en el Croquis del Estado Catastral del PBN “ANILLO LA PAMPA”, así como la documentación oficial de la Gerencia Operativa de Catastro Físico, se han identificado cuatro (4) inmuebles/parcelas principales en la zona de injerencia.

A. Parcelas con Antecedente Catastral Registrado Parcela 023-148B-001:

- Nomenclatura Catastral: Circunscripción 17, Sección 023, Manzana 148B, Parcela 001.
- Superficie Catastral: 1.269.553,34 m².
- Antecedentes de Plano y Origen: Plano C-3-2017 (Actuación NOTA-03560952-2017) por fraccionamiento de la parcela 023-148B-000. Posee antecedente base Plano C-55-1985.
- Dominio / Titularidad: Registrado con asiento RPI a favor de Gate Gourmet Argentina S.R.L. mediante EX-2024-34975039--GCABA-DGROC.
- Encuadre Urbanístico: Área de Equipamiento Especial U 16 (Distrito Joven / Aeroparque).

- Afectaciones y Restricciones:

*Afectada por la Ley N° 6064/2018, que aprobó la nueva traza proyectada de la Av. Costanera Rafael Obligado como vía pública.

* Se encuentra sujeta a Limitación de Altura Aeronáutica (Zona de Altura Limitada), en el marco de la Ley N° 6099/2018 (CUR Título 6.8) por servidumbres aéreas del Aeroparque Jorge Newbery.

Parcela 023-162-000:

- Nomenclatura Catastral: Circunscripción 17, Sección 023, Manzana 162, Parcela 000.
- Antecedentes: Inmueble transferido originalmente mediante Ley N° 6385/1910 y Ordenanza N° 9080 a favor de Obras Sanitarias de la Nación / Municipalidad de Buenos Aires.
- Restricciones: Afectado a las áreas de restricción aeronáutica y espacios públicos ribereños.

A. Parcelas sin Antecedente Catastral Registrado

- Estado Catastral: Consta en el relevamiento como sector sin antecedente catastral registrado / plano de mensura en la DGROC. Forma parte de los remanentes del trazado de vías públicas o del dominio público ferroviario/portuario circundante.

· Parcela 025-126A-000

· Parcela 025-130-000

En cumplimiento de lo peticionado, se acompaña como archivo embebido al presente la documentación que se detalla a continuación:

- Ficha parcelaria 023-148B-001 aeroparque
- IF-2022-42071406-GCABA-DGROC
- IF-2022-42071409-GCABA-DGROC
- IF-2026-01985188-GCABA-DGROC
- PBN ANILLO LA PAMPA Croquis
- PI 023-148B V2
- PLANO-2022-43983279-GCABA-DGROC
- PLANO-2022-45527826-GCABA-DGROC
- PLANO-2022-45527827-GCABA-DGROC

Por su parte, conforme lo requerido en el punto f), la precitada Gerencia Operativa de Catastro Físico informa lo siguiente:

Entre las misiones y funciones del organismo catastral se encuentra la de publicitar las restricciones y afectaciones al dominio que recaen sobre las parcelas, en tanto surjan de la normativa aplicable o de la documentación obrante en el expediente. Ello no implica, sin embargo, un pronunciamiento sobre el cumplimiento de dichas restricciones, cuya tramitación, acreditación y/o aprobación mediante los certificados correspondientes dado que es competencia de ANAC y/u ORSNA, según corresponda.

AFECTACIONES ESPECIALES Y LIMITACIONES DE ALTURA (AERONÁUTICA Y URBANA)

Superficies de Despeje de Obstáculos (ANAC / ORSNA):

Tal como se observa en el Croquis del Estado Catastral (embebido en la presente), las parcelas 025-126A-000 y 023-162-000 son atravesadas directamente por la traza del Límite de Altura Aeronáutica.

Asimismo, la parcela 023-148B-001 contiene en su ficha catastral la nota explícita de Limitación de Altura Aeronáutica (Ley N° 6099).

En función del Convenio N° 22/04-GCABA y las prescripciones de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico), todo desarrollo dentro de este anillo (incluyendo accesos, señalización vertical, puentes o volumetrías de uso comercial) debe someterse al dictamen estricto de la ANAC para no vulnerar las conos de aproximación ni las superficies de despeje del Aeroparque Jorge Newbery, es decir, debe presentarse ante ANAC para lograr la la aprobación de la altura del proyecto.

Traza Varia y Dominio Público:

Conforme la Ley N° 6064/2018 y las resoluciones complementarias (como la Nota N° 33470746-GCABA-DGEGRAL de 2019), se han generado desafectaciones del dominio público del antiguo trazado de la Av. Costanera Rafael Obligado y aprobaciones de trazas nuevas.

Con lo expuesto se remite.

Saludo a Ud. atentamente.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.19 16:15:50 -03:00

Antonella Ana Amicucci
Director General
D.G REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.19 16:15:53 -03:00

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

DIRECCION GENERAL REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO

GERENCIA OPERATIVA DE CATASTRO FISICO

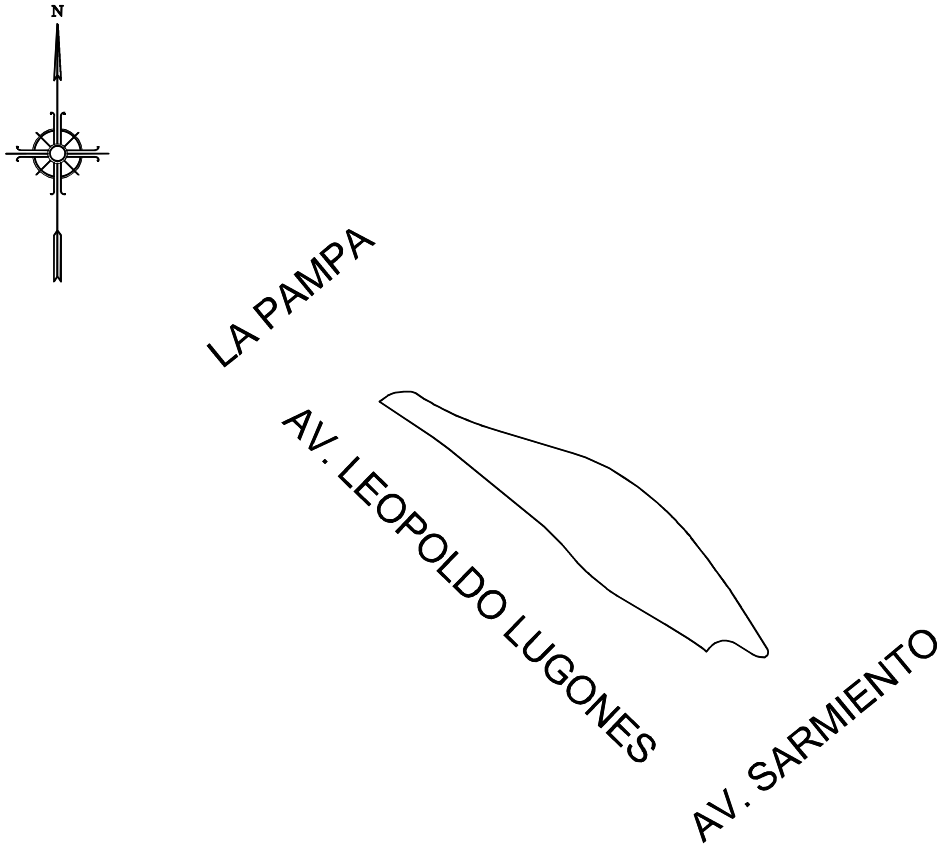
F I C H A P A R C E L A R I A

Circuns	Seccion	Manzana	Parcela
17	**23**	**148B**	**1**

UBICACIÓN DE LA PARCELA

AV. COSTANERA RAFAEL OBLIGADO Nº 4650

DESCRIPCIÓN ENTRE CALLES	---



Ley Nro. 6099 G.C.B.A 2018 B.O. 5526. CUR Título 6.8.
Limitación de Altura Aeronáutica.(ZONA DE ALTURA LIMITADA)

ANTECEDENTE PLANO: C-55-1985

ORIGEN DE LA PARCELA

Fecha	Actuación	Plano	Sup. catastral (m2)	Caso	Surge de
15/04/2019	NOTA03560952-2017	C-3-2017	1269553.34	FRACCIONAMIENTO	023-148B-000

DATOS DE OTRAS FUENTES

Partida Matriz	Área de Protección Histórica			CUR
	Catalogación	Protección	Ley	
0				U 16

Constitución de Estado Parcelario

Fecha de Constitución

Fecha de Verificación de la Subsistencia

Fecha de publicación 13/01/2026 11:05:33 V1

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

DIRECCION GENERAL REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO

GERENCIA OPERATIVA DE CATASTRO FISICO

F I C H A P A R C E L A R I A

Circuns	Sección	Manzana	Parcela
17	**23**	**148B**	**1**

MOVIMIENTOS DE LA PARCELA

Fecha	Actuación	Plano	Sup. catastral (m2)	Caso

OBSERVACIONES CATASTRALES:

Apruébase la nueva traza proyectada de la Avenida Rafael Obligado, afectándose la misma a vía pública (S/ LEY Nº 6064/18).

PARA TRAMITACIÓN DE OBRA:

OTROS TRÁMITES

Solicitud	Movimiento	Fecha	Observaciones

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

DIRECCION GENERAL REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO
GERENCIA OPERATIVA DE CATASTRO FISICO
F I C H A P A R C E L A R I A

Circuns	Sección	Manzana	Parcela
17	**23**	**148B**	**1**

DOMINIO DE LA PARCELA

Ord	Origen	UF	PROPIETARIOS	CUIT/CUIL	Escribanos	Fecha/Escr	Numero Inscripción
1	RPI		GATE GOURMET ARGENTINA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA				FR-17-

DESCRIPCIÓN SEGÚN TÍTULO:

OBSERVACIONES DOMINIALES:
5- OBSERVACIONES GENERALES: Actualizado 13/01/2026 EX-2024-34975039- -GCABA-DGROC- /

Fecha de publicacion
13/01/2026 11:05:33

CIRCUNS. 17 SECCION 23 MANZANA 162 PARCELA ------ CALLE Hoy Av. Pte Figuerca Alcorta 5851- ~~5815/60~~ -6081-6095-6297-6385.-
AVENIDA CENTENARIO No. y PAMPA ~~288~~ 452- 550
AV. DE LOS OMBUES. 51-53-55-207-209-211-275-277.- ENTRE y INGENIERO AGUSTIN GONZALEZ 6168-6294

PERTENENCIA DEL INMUEBLE

Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
	Municipalidad de Buenos Aires.					
(1)	OBRAS SANITARIAS de la NACION					

EDIFICACION (EDIFICACION CUBIERTA)

Fecha del Relevto.	Sub-suelo	Sótano	E. Piso o altillo	Piso bajo	1 piso alto	2 alto	3 alto	4 alto	5 alto	6 alto	7 alto	8 alto	TOTAL

DIMENSIONES DEL TITULO: CROQUIS

Frente

Contrafrente

Costado

Costado

A mts. de la esq.

Folio Tomo Zona Finca N°

Fecha del Relevto.	Anti-güedad de la Constr.	DESTINO	AMBIENTES Habitac. No.	AMBIENTES Depend. No.	TIPO DE CONSTRUCCION Paredes	TIPO DE CONSTRUCCION Cubierta	TIPO DE CONSTRUCCION Cerco	TIPO DE CONSTRUCCION Acera	SERVICIOS Agua	SERVICIOS Cloacas	SERVICIOS Alumbrado Privado	SERVICIOS Pavimento	ANTECEDENTES

PERMISO PARA EDIFICAR

Exp. No.	Letra	Año	Valor $	Exp. No.	Letra	Año	Valor $

AÑO	SUPERFICIES Terreno	SUPERFICIES Edificio	VALUACION Terreno	VALUACION Edificio	VALUACION Total	RENTA	OBSERVACIONES
							(1) Informó el [illegible] 25.863-0-952, se autorizo del Ministerio de Obras [illegible] ación, sin cargo, N°s. 5851-6081 que la Superficie [illegible] 6085-6095-6297-6305 de Pte. F. Alcorta; 51-53 de 14 Hectareas. Fue entregado 55-207-209-211-275-277 de los Ombues el inmueble a Obras Sanitarias 6168-6294; de Ing. A. Gonzalez y 452 y por la Municipalidad de Buenos Ai 550 de Pampa.- Decreto 17/9/952.- res en virtud de un convenio que fué 28/10/952.- aprobado por Ley 6385/1910. Ordenanze 9080 12-VI 961

Sujeto a Verificación Ley Nº 2548
PEPP - Hasta el 14-12-2008
Promoción Especial de Protección Patrimonial

SISTEMAS CATASTRALES S.A 28/11/2003
S: 23 M: 162 P: 00
FICHA PARCELARIA

REV. 7 ABR 1941 R CONT

DIRECCION GENERAL DEL CATASTRO - FICHERO GENERAL

Parcela en Distrito APH
EDIFICIO PROTEGIDO
REALIZAR CONSULTA PREVIA EN
A.P.H.
IF-2022-42071409-GCABA-DGROC

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"

Documento Indexado

Número: IF-2026-01985188-GCABA-DGROC

Buenos Aires, Miércoles 7 de Enero de 2026

Referencia: Plano de Catastro 55-C-1985

SMP: 023 - 148B – 001
Tipo de Documento: Plano de Catastro
Expediente: N/A
Observaciones: El documento se encuentra embebido. Plano de Mensura de Catastro

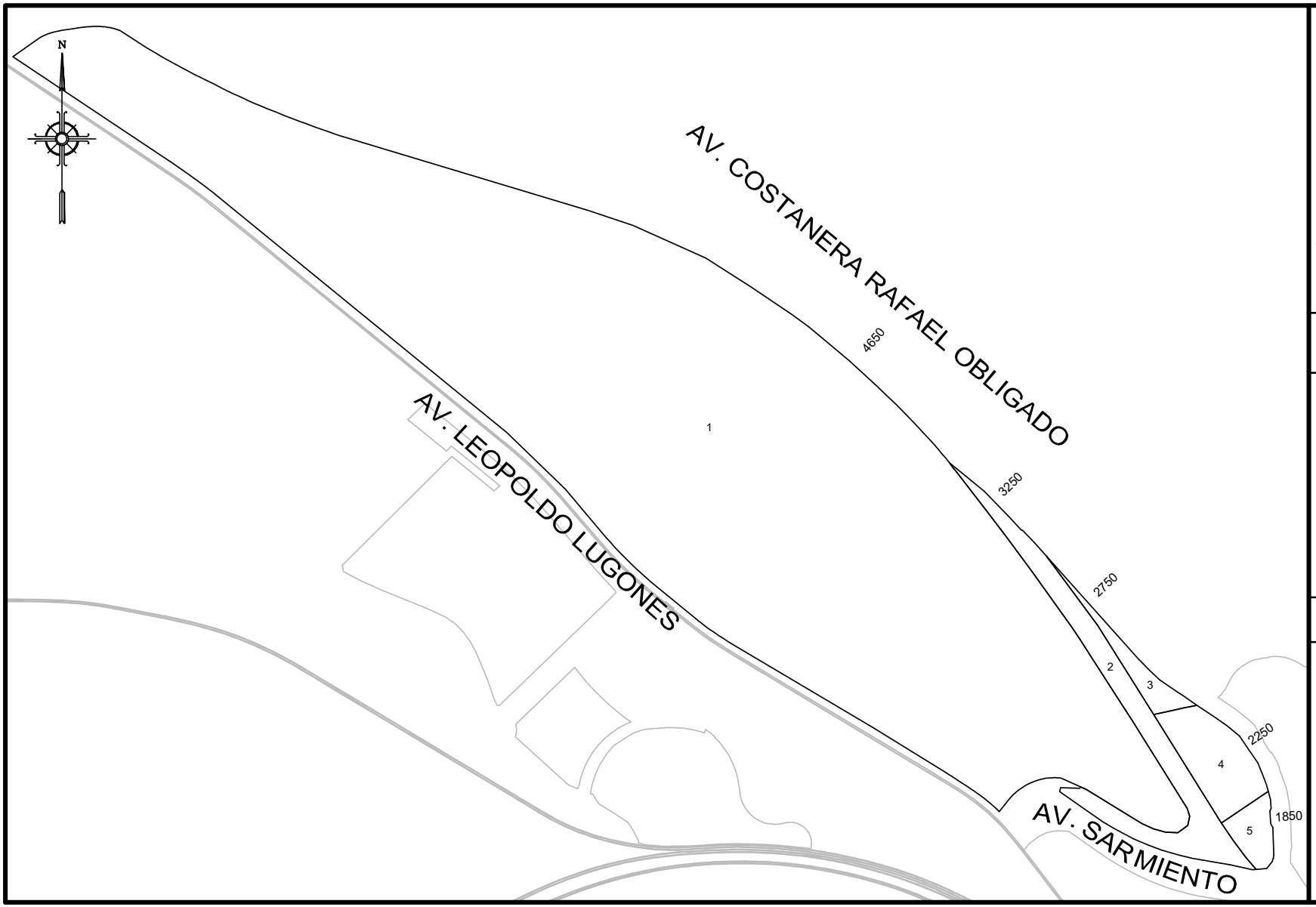
Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.01.07 13:53:15 -03:00

Sandra Veronica Ponzo
Gerente Operativo
D.G REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.01.07 13:53:16 -03:00

CROQUIS DEL ESTADO CATASTRAL DEL PBN "ANILLO LA PAMPA"





GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

DIRECCION GENERAL DE REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO

PLANO INDICE

C 17
S 23
M 148B

ESCALA: 1:10000

HOJA N: 1 / 2

FECHA DE EMISION
20/07/2020

VERSION: 2

GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES
DIRECCION GENERAL DE REGISTROS DE OBRAS Y CATASTRO

FORMULARIO PLANO INDICE: ANEXO NORMATIVA

Descripción: El Formulario contiene todas las normativas que se han dictado para la presente manzana.

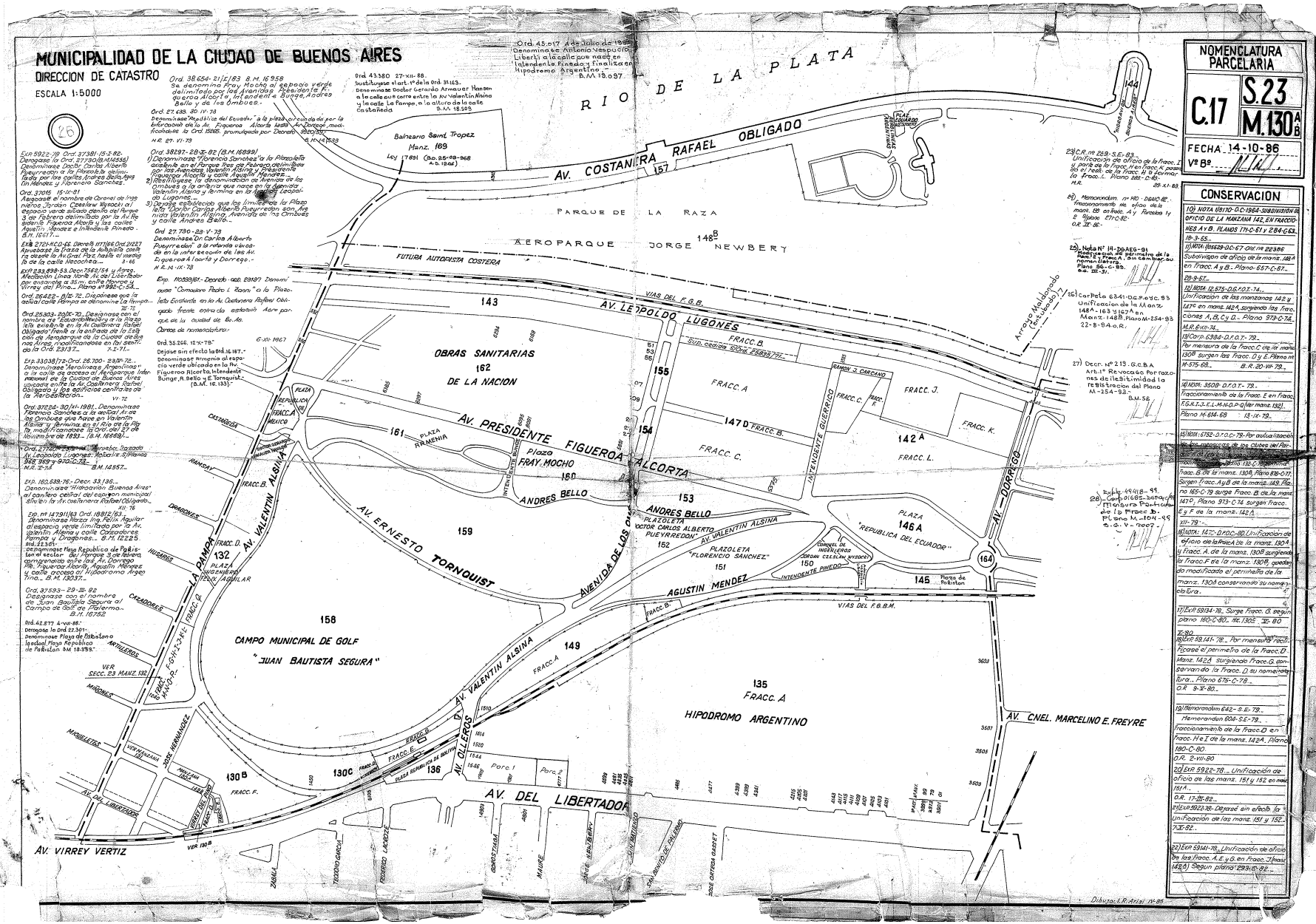
C 17 | **S 23** | **M 148B**

HOJA 2 de 2

NORMATIVA	NÚMERO	BOLETíN	FECHA	DESCRIPCION	ACLARACIONES	ESTADO
Ley	6064		2018	Apruébase la nueva traza proyectada de la Av. Costanera Rafael Obligado, afectándose la misma a vía pública.		
Nota	33470746		2019	Desaféctase del dominio público el antiguo trazado de la Av. Costanera Rafael Obligado	GCABA-DGEGRAL	

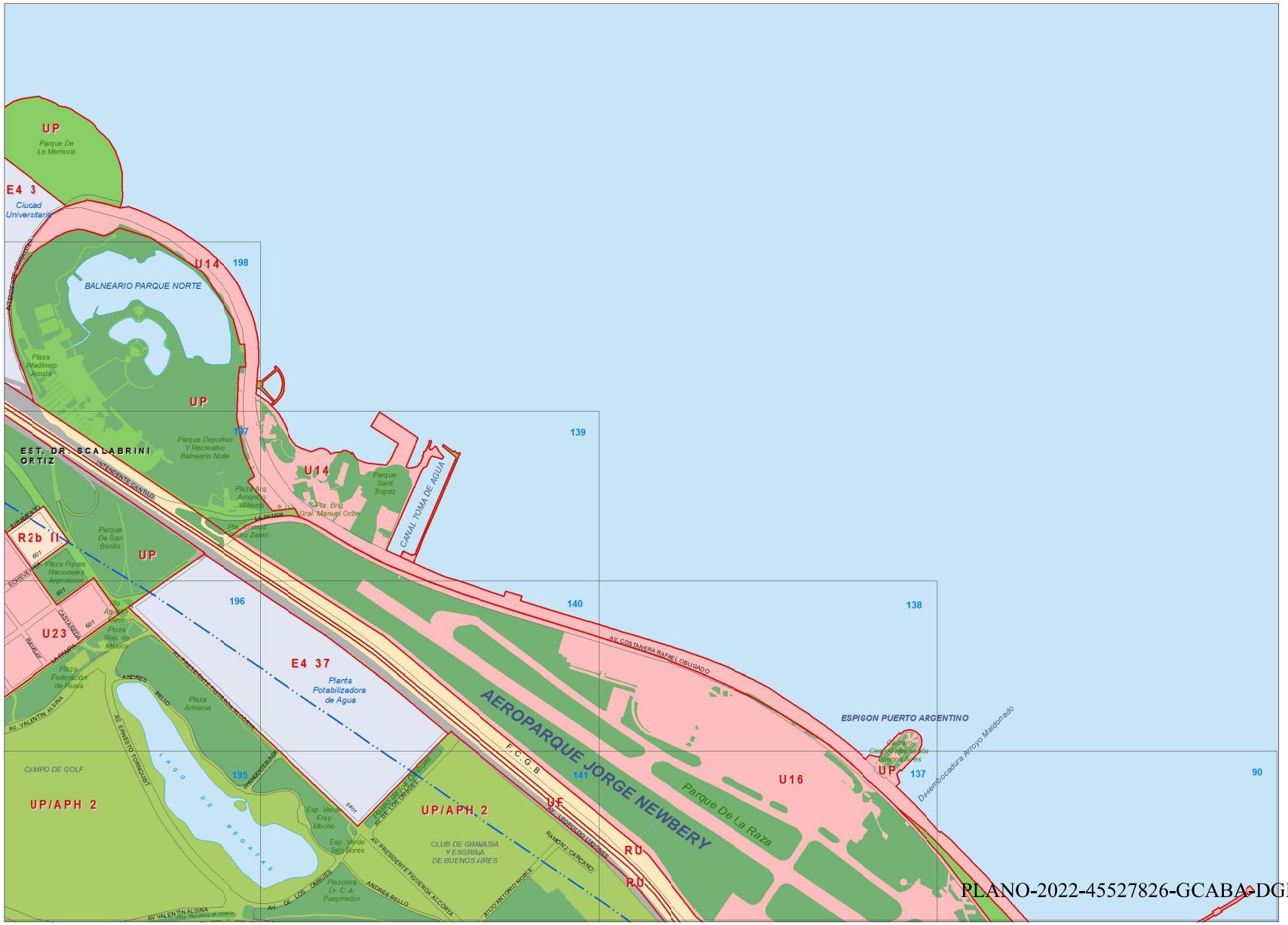
Nota: El Formulario contiene todas las normativas que se han dictado para la presente manzana. El casillero NORMATIVA si se trata de una Ordenanza, Decreto, Nota, etc. El casillero NÚMERO indica el numero de normativa correspondiente si existiera. El casillero BOLETIN indica el numero de boletín en el que se publicó si fuese publicada. El casillero FECHA indica el año en que se publicó o dictó. El casillero DESCRIPCION reproduce el texto principal de la Normativa dictada. El casillero ACLARACIONES contiene más información y observaciones.

lunes, 20 de julio de 2020 01:43:35 p.m.



PLANO-2022-43983279-GCABA-DGROC

Edición actualizada: al 30 de Junio de 2018.



CONTINUA EN PLANCHETA Nro.03

CONTINÚA EN PLANCHETA Nro.07

PLANO-2022-45527826-GCABA-DGROC



PLANCHETA Nº4

MAPA DE EDIFICABILIDAD Y USOS

- Corredor alto
- Corredor medio
- USAA
- USAM
- USAB 2
- USAB 1
- Área UP
- Área UP/APH
- Área ARE
- Área APH
- Área AE
- Área AE 26
- Área U
- Área UF
- Área RU
- Área P
- Área de renovación urbana Riachuelo
- Equipamiento especial
- Limitación de altura en área de aprox. Aeroparque

Área RUA

- Unidad de edificabilidad RUA
- Línea de retiro obligatorio
- Franja no edificable
- Afectación vial

- Puentes

- 1 Área de mixtura de usos 1
- 2 Área de mixtura de usos 2
- 3 Área de mixtura de usos 3
- 4 Área de mixtura de usos 4

N

ESCALA 1:10.000
metros
0 50 100 200

PLANO-2022-45527827-GCABA-DGROC

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 firma conjunta

Número: IF-2026-38345816-GCABA-CAPUAM

Buenos Aires, Martes 25 de Agosto de 2026

Referencia: Rta. Solicitud de información de Legislatura (Resolución N° 227/2026 - Expte. 1228-D-26) – "aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público intea la Resolución N.º 227/2026 – Pedido de informes.

Dirección General de Asuntos Jurídicos

(SSCATAL)

Visto el orden N° 22 y en relación con las consultas formuladas mediante la Resolución N.º 227/2026, referidas al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso Público Internacional – Contratación N.º 2024-010030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional N.º 01-0014-00/25, se informa que:

El Consejo del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM) no ha intervenido en el análisis, evaluación, tratamiento o emisión de dictámenes respecto del citado proyecto, ni ha participado en las actuaciones administrativas vinculadas con su desarrollo, aprobación o ejecución.

En consecuencia, este Consejo no cuenta con antecedentes, informes técnicos, dictámenes, memorias, estudios ni documentación relativa a los aspectos consultados en los incisos a), b), c), d), e), f) y g) de la referida resolución, por lo que no se encuentra en condiciones de expedirse respecto de:

- el marco normativo aplicado a la localización, morfología edilicia y programa de usos del proyecto;
- las condiciones de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad, accesibilidad, seguridad estructural, sustentabilidad y protección contra incendio;
- el régimen jurídico-administrativo previsto para la explotación de los usos comerciales;
- eventuales modificaciones dominiales o catastrales;
- la elaboración de estudios de impacto ambiental y vial;
- la compatibilidad del proyecto con las restricciones derivadas del Convenio relativo al Aeroparque Jorge Newbery; y
- las intervenciones, dictámenes o actos administrativos emitidos por los organismos con competencia técnica.

Sin otro particular, saludamos atentamente.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.25 12:11:50 -03:00

Lozzia Karen
Asesor técnico
CONSEJO ASESOR PLAN URBANO AMBIENTAL
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.25 15:54:14 -03:00

GASTON REBAGLIATI
Asesor
CONSEJO ASESOR PLAN URBANO AMBIENTAL
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.25 15:54:14 -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-2026-38781246-GCABA-SECGDU

Buenos Aires, Jueves 27 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30447769-GCABA-DGCCN

Dirección General de Asuntos Jurídicos:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en mi carácter de Secretaria, a cargo de la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en el marco del Expediente Electrónico EX-2026-30447769-GCABA-DGCCN, en relación al pedido de informe formulado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante la Resolución N° 227/2026 (INLEG-2026-30448539-GCABA-DGCCN).

En virtud de lo requerido, se hace saber que la presente Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano no ha tomado intervención respecto al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso Público Internacional – Contratación Nº 2024-010030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional N. º 01-0014-00/25, toda vez que no se encuentra contemplada en las competencias establecidas a esta repartición mediante Decreto Nº 144/2026 y sus Anexos.

Asimismo, es dable destacar las respuestas de la Dirección General de Registro de Obras y Catastro mediante Informe IF-2026-37454846-GCABA-DGROC, obrante en Nº de orden 17, así como también del Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental mediante Informe IF-2026-38455816-GCABA-CAPUAM, obrante en Nº de orden 26 del presente legajo.

Con lo expuesto se remiten los presentes actuados a los efectos de su prosecución.

Sin más saludo a Ud. con mi mayor consideración.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.27 16:37:37 -03:00

Agustina Olivero Majdalani
Secretario
SECRETARÍA GESTIÓN Y DESARROLLO URBANO
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.27 16:37:37 -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"

Informe

Número: IF-2026-38971106-GCABA-DGASJU

Buenos Aires, Viernes 28 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30447769- -GCABA-DGCCN. Resolución N° 227/26 Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires S/ Informes referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa".

DIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Director General de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Coordinación Técnica, Administrativa y Legal de la Jefatura de Gabinete de Ministros y en el marco de la Resolución Nº 227/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires obrante en orden 2, mediante la cual se solicita información sobre diversos aspectos relacionados con el proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional - Contratación N°2024-01- 0030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional Nº01-0014-00/25.

En tal sentido, habiendo dado intervención a las áreas pertinentes, obra en orden 17 el IF-2026-37454846-GCABA-DGROC mediante el cual la Dirección General de Registro de Obras y Catastro ha dado su respuesta al requerimiento.

Asimismo, en orden 26 mediante el IF-2026-38455816-GCABA-CAPUAM y en orden 29 mediante el IF-2026-38781246-GCABA-SECGDU, respectivamente, el Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental y la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, han respondido a lo que les fuera requerido en el punto g) de la Resolución en cuestión.

Por todo lo expuesto, se remiten los presentes actuados para su conocimiento y prosecución del trámite pertinente.

LF

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.28 15:07:42 -03:00

Nicolas Roberto Wissinger
Director General
D. G. ASUNTOS JURÍDICOS (SSCTAL)
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.28 15:07:43 -03:00

Buenos Aires, 18 de junio de 2026.-

RESOLUCIÓN 227/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, en un plazo máximo de 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional - Contratación N°2024-01-0030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional Nº01-0014-00/25.

a) Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria.

b) Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes.

c) Indique el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria.

d) Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad de dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria.

e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertinentes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

f) Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el "Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery" (registrado bajo el Nº22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente.

g) Informe si el proyecto cuenta con las intervenciones, dictámenes o actos administrativos de aprobación emitidos por los organismos con competencia técnica que se detallan a continuación. En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que acredite la viabilidad del proyecto en sus distintas esferas (urbanística, registral, ambiental y aeronáutica):

- Secretaría de Desarrollo Urbano (SECDU): Respecto a la factibilidad urbanística y cumplimiento del Masterplan.

- Dirección General de Registro de Obras y Catastro (DGROC): En lo relativo al registro de planos, visados técnicos y estado parcelario.
- Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM): Referente al dictamen de ajuste a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental.
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Referente al Convenio N°22-2024
- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): En cuanto a la liberación de obstáculos y cumplimiento de superficies de despeje (Ley 17.285 - Código Aeronáutico).

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:30/06/2026 16:50:41
Director de Despacho Parlamentario

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-2026-30448251-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 1 de Julio de 2026

Referencia: RES 227-26 N

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 11:38:24 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 11:38:24 -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-2026-30484009-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 1 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-30448968-GCABA-DGCCN - Res 227/2026 - Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional.

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.º **227/2026**, sancionada el día **18/06/2026**, 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 **14/08/2026**. 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 12/08/2026**, **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 Jefatura de Gabinete de Ministros (SECGDU) y a la Vicejefatura de Gobierno (APRA), 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: 2026.07.01 13:12:34 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 13:12:35 -03:00

PASO BAJO NIVEL Y ANILLO PEATONAL PAMPA

CONTRATACIÓN N° 2025-01-0014-00

RESOLUCIÓN N° 227 / 2026

En el contexto del Expediente N° EX-2026-30448968-GCABA se nos da traslado a la RESOLUCIÓN N° 227/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de la cual se solicita información vinculada con las obras del Paso Bajo Nivel Anillo Pampa, Contratación N° 2025-01-0014-00.

Por una cuestión de orden y a efectos de simplificar el documento, se transcriben a continuación exclusivamente las preguntas cuyo tema se relaciona, total o parcialmente, con incumbencias de AUSA y a continuación las respuestas correspondientes.

b) Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes.

Respuesta:

Los trabajos de ingeniería, construcción, montaje y mantenimiento de la totalidad de las obras, además de lo establecido en las especificaciones técnicas y en los planos correspondientes, deberán cumplimentar los reglamentos cuyas normas rijan para la ejecución de los mismos, para aclaración de dudas y/o insuficiencias de las especificaciones que pudieran originarse en la aplicación de la documentación técnica. En todos los casos se deberá aplicar la última edición / edición vigente.

A continuación se indican las normas que son de aplicación al proyecto del Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa, por especialidad involucrada:

ESTRUCTURAS

Generales

- ANAC Regulaciones Argentinas de Aviación Civil PARTE 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS

- CIRSOC 101 (2005). Reglamento argentino de Cargas Permanentes y Sobrecargas

- CIRSOC 102 (2005). Reglamento argentino de Acción del Viento sobre las Construcciones

- CIRSOC 104 (2005). Reglamento argentino de Acción de la Nieve y el Hielo sobre las Construcciones

- INPRES-CIRSOC 103 (2020). Reglamento argentino para construcciones sismorresistentes.

En particular para las estructuras de puentes se deberán contemplar los siguientes reglamentos:

Puentes Ferroviarios

- Reglamento Argentino para el Proyecto y Construcción de Puentes Ferroviarios de Hormigón.

- IGVO (OA)-002 Pruebas de recepción de puentes de hormigón

- CIRSOC 201 (1982). Proyecto Cálculo y Ejecución de Estructuras de Hormigón Armado y Pretensado

- S.E.T.O.P. N°7/81

Puentes Peatonales Metalicos

- AASHTO LRFD Bridge Design Specifications 10th Edition (2024).

- AASHTO (2015) Guide Specifications for Pedestrian Bridges

- AASHTO – NCHRP 20-07 TASK 244

- CIRSOC 803 (2022) Reglamento argentino para el diseño de puentes carreteros. Puentes de acero.

- ASTM F959/F959M Standard Specification for Compressible-washer-type direct tension indicators (DTIs).

- AISC 303-16 Code of Standard Practice for Steel Buildings and Bridges

- AISC 360-22 Specification for Structural Steel Buildings

- EN 1993-2 2006 Eurocódigo 3: Proyecto de estructuras de acero

- EAE Instrucción de acero estructural. Ministerio de Fomento. Gobierno de España.

- CIRSOC 301 (2005). Reglamento Argentino de Estructuras de Acero para Edificios

- AASHTO/AWS D1.5 Bridge Welding Code.

- AWS D1.1: Structural Welding Code Steel

Puentes Viales

- CIRSOC 801 (2019). Proyecto General y Análisis Estructural

- CIRSOC 802 (2019). Puentes de Hormigón

- CIRSOC 804-1 (2020). Tableros y Sistemas de Tableros

- CIRSOC 804-3 (2020). Muros, Estribos y Pilas

- CIRSOC 804-5 (2019). Defensas y Barandas

- CIRSOC 804-6 (2020). Juntas y Apoyos

- ACI 318-19: Building Code Requirements for Structural Concrete

- CIRSOC 201 (2005). Reglamento Argentino de Estructuras de Hormigón

DISEÑO VIAL

- AASHTO. (2011). A policy on geometric design of highways and streets (6ta ed.). EEUU.

- Dirección Nacional de Vialidad. (1980). Normas de Diseño Geométrico de Carreteras (NDG1980).

- Dirección Nacional de Vialidad. (2012). Manual de Señalamiento Horizontal.

- Dirección Nacional de Vialidad. (2017). Manual de Señalamiento Vertical.

- Escuela de Ingeniería de Caminos de Montaña - Universidad Nacional de San Juan. (2010). Actualización.

- Ley 2148 - Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos aires. (2009). CABA.

- Ley N°24.449 - Ley Nacional de Tránsito. (1994). Nación.

- Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA. (2019). Manual General de Señalización vial transitoria. Buenos Aires.

- CIRSOC 804-19: Diseño de Puentes Carreteros – Defensas y Barandas.

ARQUITECTURA

- Ley N°6099 - Código Urbanístico de la Ciudad Autónoma de Buenos. (2018). CABA.

- Ley N°6100 - Código de Edificación de la Ciudad Autónoma de buenos Aires. (2018). CABA.

- COPIDIS. (2015). Manual práctico de Diseño Universal. Basado en la Ley 962 "Accesibilidad para todos". Buenos Aires.

- IRAM. (2002). Norma IRAM 111102-2 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para personas con discapacidad visual en espacios urbanos y en edificios con acceso público. Señalización en solados y planos hápticos. Argentina.

- IRAM. (2005). Norma IRAM 111106 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y edificios. Estacionamientos. Argentina.

- IRAM. (2007). Norma IRAM 111108 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Vados y rebajes de cordón. Argentina.

- IRAM. (2012). Norma IRAM 111115 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Argentina.

- Ley N°962 - Accesibilidad física para todos. (2003). CABA.

- Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA. (2010). Manual de Accesibilidad al Espacio Público. Buenos Aires.

- Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA. (2011). El Libro Verde. Haciendo verde Buenos Aires. Buenos Aires.

- Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA. (2012). El libro Verde 2. Corredores ambientales y calidad de vida. Buenos aires.

- Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA. (2015). Manual de Diseño Urbano. Buenos Aires.

- Manual Integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas “Ciclo Ciudades”, Tomo IV Infraestructura (2011)

- Ministerio de transporte, Argentina. Manual para el diseño e implementación de ciclo-infraestructuras en ciudades argentinas.

FERROCARRILES

- GVO(OA) 008 – Instrucciones para la presentación de documentación técnica de puentes ferroviarios.

- GVO(OA) 009 - Instrucción técnica complementaria para el cálculo estructural de puentes ferroviarios.

- NTVO N° 2 – Perfiles transversales tipo de vías principales balastados con piedra o material similar de sendas.

- NTVO N° 3 – Colocación de la vía – Peralte, curvas de transición y enlace.

- NTVO N° 4 – Rectificación del trazado de las curvas por el método de las flechas.

- NTVO N° 9 – Colocación, vigilancia y conservación de rieles largos soldados (R.L.S.).

- NTVO N° 15 – Vigilancia de las luces de dilatación y corrección del “corrimiento”.

- Norma RENFE N.R.V. 3-0-1.0 – Carriles / Barras largas.

- Resolución D. N° 887/66 modificada de acuerdo a G.V.O.V. 5434 del 24/8 y 5434 del 24/8 y 5/11/81 – Normas técnicas parar construcción y renovación de vías.

- Resolución SETOP 7/81 – Normas para cruces entre caminos y vías férreas.

- Norma ALAF 5-032 – Soldadura aluminotérmica.

- Norma IRAM-FA L 7009 – Eclisas.

- Especificación FA 7040 – Balasto grado A.

- Norma ALAF 5-022 – Durmientes de hormigón monobloque.

- Norma FA 7025 – Durmientes de quebracho colorado, guayacan y urunday.

- Normas transitorias para la clasificación de materiales de vía (FA CNRT).

- Ley N° 2.873 – Ley General de Ferrocarriles Nacionales.

- GVO (OA) 009 - Instrucciones complementarias para el cálculo estructural de puentes ferroviarios.

ESTUDIOS GEOTÉCNICOS

- CIRSOC. (2015). Reglamento CIRSOC 401- Reglamento Argentino de Estudios Geotécnicos.

- Dirección Nacional de Vialidad. (s.f.). Normas de ensayos.

HIDRÁULICA

- AASHTO. (2007). AASHTO LRFD Bridge Design Specification - Section 12 (SI): Buried Structures and Tunnel Liners. EEUU.

- ANSI-HI 9.8. (s.f.). Pump Intake Design. EEUU.

- ASTM. (s.f.). Norma ASTM 2306 - Standard Specification for 12 to 60 in. [300 to 1500 mm] Annular Corrugated Profile-Wall polyethylene (PE) Pipe and Fittings for Gravity-Flow Storm Sewer and Subsurface Drainage Applications. EEUU.

- ASTM. (s.f.). Norma ASTM 2321 - Standard Practice for Underground Installation of Thermoplastic Pipe for Sewers and Other Gravity-Flow Applications. EEUU.

- AWWA. (s.f.). Fiberglass Pipe Design (M45). EEUU.

- AWWA. (s.f.). PE Pipe - Design and Installation (M55). EEUU.

- AWWA. (s.f.). PVC Pipe - Design and Installation (M23). EEUU.

- AySA. (2006). Especificaciones técnicas particulares - Desagües Cloacales sin presión interna y con presión interna.

- DIN. (2010). Norma DIN 16961 - 2010: Thermoplastics pipes and fittings with profiled wall and smooth pipe inside. Alemania.

- DIN. (s.f.). Norma DIN EN 1610 - Constructions and Testing of Drain and Sewer. Alemania.

- FHA - U.S. Department of Transportation. (2001). Hydraulic Engineering Circular No. 24 - Highway Stormwater Pump Station Design.

- FHA - U.S. Department of Transportation. (2009 (Rev. 2013)). Hydraulic Engineering Circular No. 22 - Urban drainage design manual (Third Edition ed.). EEUU.

- GCBA. (s.f.). Especificaciones Técnicas - Readecuación del sistema de desagües pluviales secundarios del arroyo Maldonado - Grupo C.

- Halcrow - Harza - IATASA – Latinoconsult. (2006). Plan Director de Ordenamiento Hidráulico y control de las inundaciones de la Ciudad de Buenos Aires (PDOH). Buenos Aires.

- IRAM. (s.f.). Norma IRAM 11503 - Caños de hormigón armado no pretensado. Destinados a la conducción de líquidos sin presión.

- IRAM. (s.f.). Norma IRAM 11513 - Caños y piezas de conexión de mortero de cemento portland y de hormigón simple, destinados a obras de desagüe pluvial y cloacal.

- IRAM. (s.f.). Norma IRAM 13414 - Sistemas de tuberías plásticas de pared estructural y superficie interna lisa, para aplicaciones con escurrimiento a superficie libre.

- IRAM. (s.f.). Norma IRAM 13460 - Tubos plásticos. Parte 1 - Procedimiento para la instalación de tubos flexibles enterrados en zanja.

- Serman – Grimaux – ATEC – DHI. (2012). Informe “R.1.6.6 – Estudio Hidrodinámico del Riachuelo” del “Programa de Gestión del Riesgo Hídrico”.

- Serman – Grimaux – ATEC – DHI. (2012). Proyectos Ejecutivos para varias cuencas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Estudios complementarios del Riachuelo - Informe “R.1.6.6 – Estudio Hidrodinámico del Riachuelo” del "Programa de Gestión del Riesgo Hídrico" de la Ciudad de Buenos Aires.

- UNE-EN. (s.f.). Norma UNE-EN 124 - Dispositivos de cubrimiento y de cierre para zonas de circulación utilizadas por peatones y vehículos.

COMUNICACIONES

- BS EN 50131-1, Revisión / Edición: 06: ALARM SYSTEMS - INTRUSION AND HOLD-UP SYSTEMS - PART 1: SYSTEM REQUIREMENTS.

- TIA-568-C.0, Revisión: C. Generic telecommunications cabling for customer premises. This Standard specifies requirements for generic telecommunications cabling. It specifies requirements for cabling system structure, topologies and distances, installation, performance and testing.

- TIA-569 - Revisión / Edición: C, (Febrero 2013): Telecommunications pathways and spaces addendum 1- Revised temperature and humidity requirements for telecommunications spaces.

- TIA-606-B, Revisión / Edición: B, Junio 2012: Administration Standard for telecommunications infrastructure.

- TIA-607: Revisión B: Generic telecommunications bonding and grounding (earthing) for customer premises.

- IEEE SA - 802.3.1-2013: Approved Draft Standard for Management Information Base (MIB): The Management Information Base (MIB) module specifications for IEEE Std 802.3, also known as Ethernet, are contained in this standard. It includes the Structure of Management Information Version 2 (SMIv2) MIB module The SMIv2 MIB modules are intended for use with the Simple.

INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ELECTROMECÁNICAS

- AEA 90364 Reglamentación para la ejecución de instalaciones eléctricas en inmuebles

- AEA 91140 Protección contra los choques eléctricos. Aspectos comunes a las instalaciones y a los componentes, materiales y equipos

- AEA 95101 Reglamentación sobre Líneas Subterráneas Exteriores de Energía y Telecomunicaciones

- AEA 95703 Reglamentación para la Ejecución de Instalaciones Eléctricas de Alumbrado Público

- IEC 60044-1 Transformadores de corriente

- IEC 60255 Relés de medida y equipos de protección

- IEC 60269 Fusibles de baja tensión

- IEC 60529 Grados de protección brindados por envolventes (código IP)

- IEC 60865 Corrientes de cortocircuito. Cálculo de efectos

- IEC 60898 Accesorios eléctricos. Interruptores automáticos para protección contra sobrecorrientes en instalaciones domiciliarias y similares

- IEC 60947 Aparatos de maniobra y de control de baja tensión

- IEC 61084 Sistemas de canalizaciones y conductos para cables de instalaciones eléctricas

- IEC 61810 Relés electromecánicos elementales

- IEC 62053 Medidores de energía eléctrica (c.a.) - Requisitos particulares

- IRAM 2169 Interruptores automáticos de sobreintensidad para usos domésticos y aplicaciones similares

- IRAM 2181-1 Conjuntos de equipos de maniobra y comando de baja tensión. Tableros. De serie y derivados de serie. Requisitos

- IRAM 2195 Tableros eléctricos de maniobra y de comando bajo cubierta metálica. Ensayos dieléctricos

- IRAM 2200 Tableros eléctricos de maniobra y de comando bajo cubierta metálica

- IRAM 2301 Interruptores automáticos de corriente diferencial de fuga para usos domésticos y análogos

- IRAM 2344-1 Transformadores de corriente

- IRAM 2359-1 Tableros eléctricos. Barras de cobre para corriente permanente. Diseño

- IRAM 2398 Tableros eléctricos de baja tensión. Método para la determinación por extrapolación del calentamiento en tableros derivados de serie (TDS)

- IRAM-NM 247-3 Cables aislados con policloruro de vinilo (PVC) para tensiones nominales hasta 450/750 V, inclusive. Parte 3: Cables unipolares (sin envoltura) para instalaciones fijas

- IRAM 2178 Cables de energía aislados con dieléctricos sólidos extruídos para tensiones nominales de 1,1 kV a 33 kV

- IRAM-NM 60669-1 Interruptores para instalaciones eléctricas fijas, domiciliarias y similares. Parte 1: Requisitos generales. (IEC 60669-1, Mod)

- IRAM-NM 60898 Interruptores automáticos aptos para instalaciones domésticas y similares para la protección contra sobreintensidades. (IEC 60898-1)

- IRAM 2281-1: Puesta a Tierra de Sistemas Eléctricos. Parte 1 – Consideraciones Generales. Código de Práctica

- IRAM 2281-8: Puesta a Tierra de Sistemas Eléctricos. Parte 8 – Puesta a Tierra de Columnas, de Torres y de Otros Sistemas de Alumbrado Exterior.

- IRAM 2184-1 Protección de las estructuras contra descargas eléctricas atmosféricas.

- IRAM 2184-1-1 Protección de las estructuras contra descargas eléctricas atmosféricas. Elección del SPCR

- IRAM-AADL J 2022-2. - Alumbrado público Vías de tránsito Parte 2 - Clasificación y niveles de iluminación

- ANSI/IEEE 80 Guía IEEE para la seguridad de la puesta a tierra de subestaciones de corriente alterna

- ANSI/IEEE 837 Norma IEEE para la calificación de conexiones permanentes usadas en la puesta a tierra de subestaciones

- IRAM 2004 Conductores eléctricos de cobre, desnudos, para líneas aéreas de energía

- IRAM 2309 Materiales para puesta a tierra. Jabalina cilíndrica de acero-cobre y sus accesorios

- IRAM 9590 Carretes de madera para cables

- IRAM 62267 Cables unipolares de cobre, para instalaciones eléctricas fijas interiores, aislados con materiales de baja emisión de humos y libre de halógenos (LS0H), sin envoltura exterior, para tensiones nominales hasta 450/750 V, inclusive

- CIE 23 2012 Caracterización de la performance de medidores de luminancia e iluminancia.

- CIE 31 1976 Deslumbramiento y uniformidad en instalaciones de iluminación de carreteras.

- CIE 32 1977 Luminarias en situaciones que requieren especial tratamiento.

- CIE 47 1979 Luminarias para carreteras para condiciones de humedad.

- CIE 61 1984 Iluminación de entrada de paso bajo niveles: Estudio de los fundamentos de la determinación de la luminancia en la zona umbral.

- CIE 88 2004 Guía para la iluminación de paso bajo niveles y pasos inferiores.

- CIE 93 1992 Luminarias para carreteras como contramedidas para accidentes.

- CIE 115 2010 Iluminación de Carreteras para tráfico motorizado y peatonal.

- CIE 132 1999 Métodos de diseño para luminarias de carreteras.

- CIE 140 2006 Cálculos de luminarias para carreteras.

- IEC 60754 2011 Test on gases evolved during combustion of materials from cables - Part 1: Determination of the halogen acid gas content

- IEC 61439 2009 IEC 61439- 1: “Cuadros de Distribución y maniobra de baja tensión”. IEC 61439-2: “Cuadros de distribución de potencia y IEC 61439-3: “Cuadros de distribución”

- IEC 61437 2016 Control de lámparas – Parte 2-13: Requerimientos particulares para controladores electrónicos de c.a. o c.c. para módulos LED.

- IEC 61386 2008 Sistemas de conductos para tendido de cables - Parte1: Requerimientos Generales

- PET General GCBA Alumbrado

AEROPORTUARIA

Remitirse al documento PAM-A-GE-ET-002 “Requisitos aeroportuarios”.

INCENDIO

- NFPA 502-2014 “Standard for Road Tunnels, Bridges, and Other Limited Access Highways, 2014 Edition”.

En todos los casos, ante diferentes recomendaciones entre normativas será de aplicación aquel criterio que sea más exigente.

Respecto a la solicitud de memorias técnicas y certificaciones, las mismas son realizadas y gestionadas en concordancia con el desarrollo de la ingeniería y ejecución de las obras respectivas, consecuentemente actualmente se encuentran en proceso de ejecución.

d) Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad del dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria.

Respuesta:

El proyecto no implica la introducción de cambios en el dominio ni en la configuración catastral del suelo intervenido.

e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertenecientes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

Respuesta:

En el contexto del Expediente N° EX-2025-18271834-GCABA-DGFVA se tramitó el Certificado de Aptitud Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental fue otorgada el 17 de noviembre de 2025 a través de la Resolución N° RESOL-2025-330-GCABA-APRA, emitiéndose el Certificado de Aptitud Ambiental Con Relevante Efecto N° IFCAA-2025-22504-GCABA-DGEVA.

Los Estudios de Impacto Ambiental realizados incluyeron la ejecución del Estudio de Impacto Tránsito y Movilidad correspondiente a la obra encomendada, que se adjunta al presente.

Mediante Resolución N° RESOL-2025-429-MIGC el Ministerio de Movilidad e Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, encomendó a AUSA específicamente la ejecución del Proyecto Ejecutivo y Construcción del Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa, no formando parte de las incumbencias de AUSA el estudio y/o evaluación de eventuales incidencias de la obra respecto de otras iniciativas.

f) Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el "Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery" (registrado bajo el N° 22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente.

<u>Respuesta</u>:

En relación con lo expresado por el solicitante se adjuntan a presente los siguientes documentos:

- "Factibilidad Proyecto Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa – Estudio ejecutado por Del SUR Consultores Aeronáuticos.

- Informe Técnico – Análisis de Afectación "Proyecto Ejecutivo y la Construcción de la Obra Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa" – Ejecutado por EANA S.A.

- Nota N° NO-2026-26216998-APN-DGIYSA#ANAC – Autorización emitida por la ANAC

Claudio Rimauro
Firmado digitalmente por Claudio Rimauro
Fecha: 2026.08.07 16:29:46 -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-2026-36251921-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Martes 11 de Agosto de 2026

Referencia: Respuestas - RES LEG 227-26

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:04:46 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:04:47 -03:00

IT-EANA-DDEA-SABE-25129-B

Informe Técnico

Análisis de Afectación "PROYECTO EJECUTIVO Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA PASO BAJO NIVEL Y ANILLO PEATONAL PAMPA"

CONTROL DE CAMBIOS		
REVISIÓN	**FECHA**	**MODIFICACIONES**
A	07/10/2025	Primera versión del documento.
B	27/05/2026	Evaluación de Sectores GRUA y PILOTERO con cotas actualizadas

CIRCUITO DE FIRMAS		
Elaboró	**Richard MERCEDES**, DDPV, GPEA, EANA S.A.	15/05/2026
Revisó	**Patricia URBANO**, DDPV, GPEA, EANA. S.A.	26/05/2026
	Gastón DESTEFANO, Jefe DDPV, GPEA, EANA S.A.	26/05/2026
	Leandro CASTELLANO, Jefe DANS, GOPE, EANA. S.A.	27/05/2026
Aprobó	**Lic. Hernán IBARRA**, Gerente GPEA, EANA. S.A.	27/05/2026

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. OBJETIVO 3
2. ALCANCE 3
3. NOTACIÓN 3
4. DESARROLLO 3
4.1. CRITERIO DE ANÁLISIS 3
4.2. DATOS DEL PROYECTO ANALIZADOS 3
4.3. EVALUACIÓN 7
4.3.1. ANÁLISIS DE RUTAS Y ESPACIO AÉREO 7
5. CONCLUSIÓN 11
6. ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS. 11
7. REFERENCIAS 12

1. OBJETIVO

Se realiza el presente informe técnico en referencia al **EX-2025-82865236- -APN-DGLTYA#ANAC** con motivo de analizar la afectación a espacio aéreo circundante del AD AEROPARQUE JORGE NEWBERY (SABE).

2. ALCANCE

- Gerencia de Planificación (GPLN-EANA)
- Gerencia de Operaciones (GOPE-EANA).
- Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad (GSOC-EANA).
- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

3. NOTACIÓN

La presencia de una barra vertical sobre el margen izquierdo de un párrafo, como en este caso, indica que el mismo tiene modificaciones con respecto a la revisión anterior del documento.

Cuando deba utilizarse una palabra o expresión de idioma extranjero, la misma será destacada mediante letra tipo bastardilla.

4. DESARROLLO

4.1. CRITERIO DE ANÁLISIS

Se realiza el análisis de afectación de las áreas de protección de los procedimientos instrumentales actualmente en desarrollo publicados bajo criterios OACI PANS OPS (Doc. 8168), mediante el software FPDAM (*Flight Procedure Desing and Airspace Management*) de la empresa IDS AirNav S.R.L, a partir de archivos de extensión XML generados por este Departamento y aprobados por la ANAC.

4.2. DATOS DEL PROYECTO ANALIZADOS

El presente análisis se basó en las coordenadas y las elevaciones presentes en el documento "**PAM-A-EQUIPOS.pdf"**, a su vez se utilizó la actualización de cotas presentes en el documento "**PAM-A-ANAC-001-rev1.pdf".**

De la misma manera se incorpora en el análisis según **NO-2026-46361357-APN-DGIYSA#ANAC** donde se evalúa la zona GRUA MENOR y ZONA P2 con una cota máxima de 24 m.

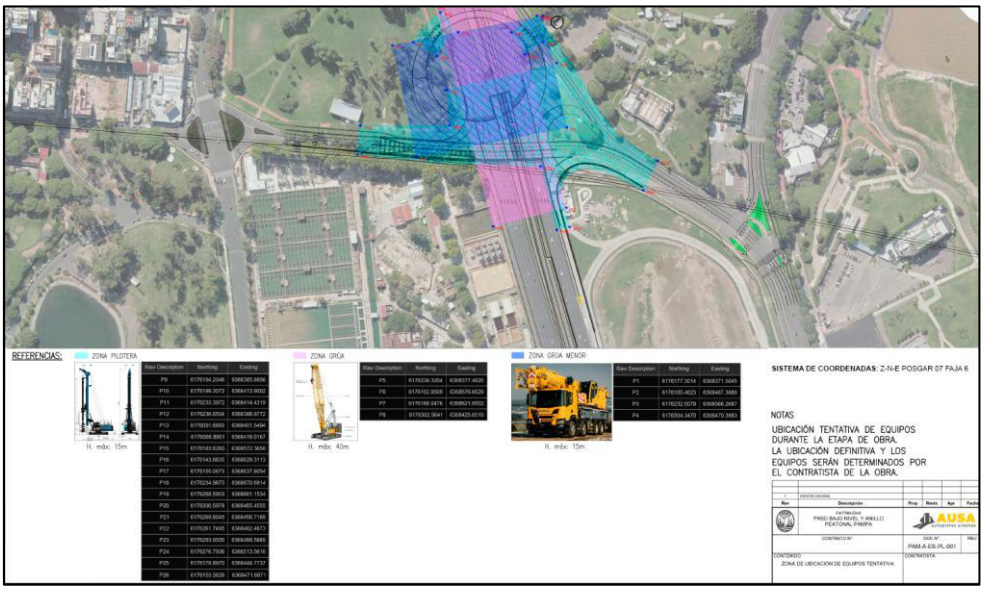


FIGURA 1: Coordenadas geográficas del sector de obra y maquinaria a utilizar, Fuente: "PAM-A-EQUIPOS.pdf"

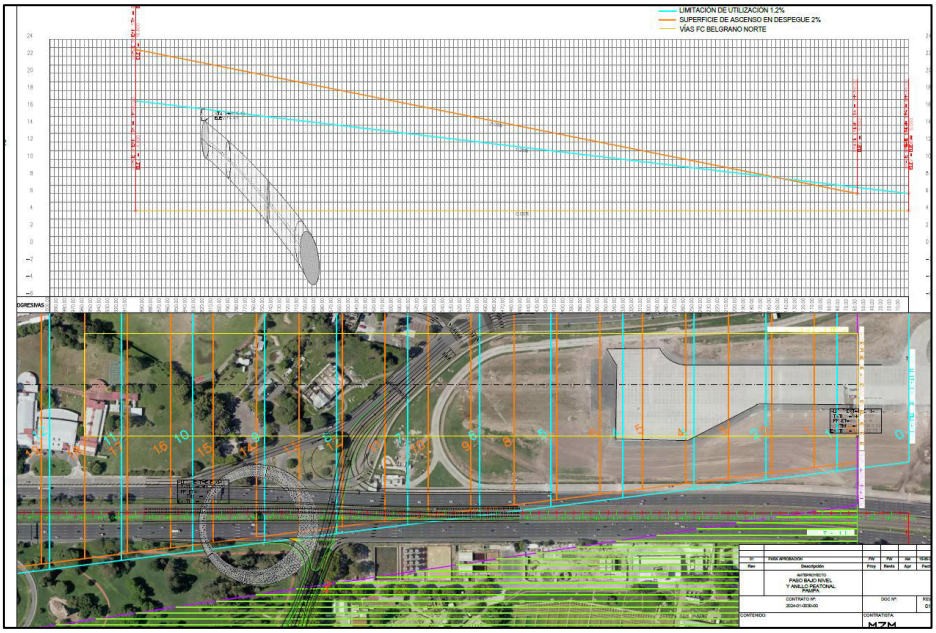


FIGURA 2: Captura de vista en planta y corte de obra a ejecutar con cotas sobre entorno, Fuente: "PAM-A-ANAC-001-rev1.pdf"

ZONA PILOTERA



H. máx: 15m

Raw Description	Northing	Easting
P9	6176194.2046	6368385.8856
P10	6176199.3072	6368413.9002
P11	6176233.3972	6368414.4319
P12	6176236.6504	6368386.9772
P13	6176091.6893	6368401.5494
P14	6176066.8951	6368419.0167
P15	6176183.6260	6368572.3658
P16	6176143.8835	6368629.3113
P17	6176155.0673	6368637.6054
P18	6176234.9875	6368670.6914
P19	6176268.5853	6368661.1534
P20	6176300.5978	6368465.4555
P21	6176269.8045	6368456.7168
P22	6176261.7495	6368482.4673
P23	6176283.9500	6368488.5889
P24	6176276.7936	6368513.5616
P25	6176178.8970	6368444.7737
P26	6176153.3626	6368471.6971

FIGURA 3: Coordenadas geográficas del sector PILOTERA y maquinaria a utilizar, Fuente: "PAM-A-EQUIPOS.pdf"

ZONA GRÚA



H. máx: 40m

Raw Description	Northing	Easting
P5	6176238.3204	6368377.4920
P6	6176102.8509	6368576.6629
P7	6176168.0476	6368621.6502
P8	6176302.9641	6368425.6510

FIGURA 4: Coordenadas geográficas del sector GRÚA y maquinaria a utilizar, Fuente: "PAM-A-EQUIPOS.pdf"



Raw Description	Northing	Easting
P1	6176177.3014	6368371.5045
P2	6176105.4623	6368467.3869
P3	6176232.5079	6368566.2687
P4	6176304.3470	6368470.3863

FIGURA 5: Coordenadas geográficas del sector GRÚA MENOR y maquinaria a utilizar, Fuente: "PAM-A-EQUIPOS.pdf"

Las coordenadas utilizadas para la representación de los espacios de trabajo mediante polígonos se presentan en la siguiente tabla, estos se encuentran en coordenadas geográficas DDMMSS.

Raw_Descri	Northing	Easting	Descripción	Longitud (GMS)	Latitud (GMS)
P9	6176194,205	6368385,886	Zona Pilotera	58° 26' 02,08" O	34° 33' 05,40" S
P10	6176199,307	6368413,9	Zona Pilotera	58° 26' 00,98" O	34° 33' 05,25" S
P11	6176233,397	6368414,432	Zona Pilotera	58° 26' 00,94" O	34° 33' 04,15" S
P12	6176236,65	6368386,977	Zona Pilotera	58° 26' 02,01" O	34° 33' 04,03" S
P13	6176091,689	6368401,549	Zona Pilotera	58° 26' 01,52" O	34° 33' 08,74" S
P14	6176066,895	6368419,017	Zona Pilotera	58° 26' 00,85" O	34° 33' 09,55" S
P15	6176183,626	6368572,366	Zona Pilotera	58° 25' 54,77" O	34° 33' 05,83" S
P16	6176143,884	6368629,311	Zona Pilotera	58° 25' 52,56" O	34° 33' 07,15" S
P17	6176155,067	6368637,605	Zona Pilotera	58° 25' 52,23" O	34° 33' 06,79" S
P18	6176234,987	6368670,691	Zona Pilotera	58° 25' 48,89" O	34° 33' 04,21" S
P19	6176268,585	6368661,153	Zona Pilotera	58° 25' 49,24" O	34° 33' 03,12" S
P20	6176300,598	6368465,456	Zona Pilotera	58° 25' 58,90" O	34° 33' 01,99" S
P21	6176269,804	6368456,717	Zona Pilotera	58° 25' 59,26" O	34° 33' 02,98" S
P22	6176261,749	6368482,467	Zona Pilotera	58° 25' 58,25" O	34° 33' 03,26" S
P23	6176283,95	6368488,589	Zona Pilotera	58° 25' 58,00" O	34° 33' 02,54" S
P24	6176276,794	6368513,562	Zona Pilotera	58° 25' 57,03" O	34° 33' 02,78" S
P25	6176178,897	6368444,774	Zona Pilotera	58° 25' 59,78" O	34° 33' 05,93" S
P26	6176153,363	6368471,697	Zona Pilotera	58° 25' 58,74" O	34° 33' 06,77" S
P5	6176238,32	6368377,492	Zona Grúa	58° 26' 02,38" O	34° 33' 03,97" S
P6	6176102,851	6368576,663	Zona Grúa	58° 25' 54,65" O	34° 33' 08,45" S
P7	6176168,048	6368621,65	Zona Grúa	58° 25' 52,85" O	34° 33' 06,36" S
P8	6176302,964	6368425,651	Zona Grúa	58° 26' 00,46" O	34° 33' 01,89" S

P1	6176177,301	6368371,504	Zona Grúa Meno	58° 26' 02,65" O	34° 33' 05,95" S
P2	6176105,462	6368467,387	Zona Grúa Meno	58° 25' 58,93" O	34° 33' 08,32" S
P3	6176232,508	6368566,269	Zona Grúa Meno	58° 25' 54,98" O	34° 33' 04,24" S
P4	6176304,347	6368470,386	Zona Grúa Meno	58° 25' 58,70" O	34° 33' 01,87" S

4.3.EVALUACIÓN

4.3.1. ANÁLISIS DE RUTAS Y ESPACIO AÉREO

Para el análisis se ubicaron las coordenadas geográficas y elevación del proyecto de Obra Paso bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa.

Al tener varios elementos en distintos sectores de la zona de ejecución del proyecto, se evalúan la afectación de los procedimientos de vuelo por separado, según se referencia en **4.2.**

Al no contar con la elevación de los objetos presentados, se evalúan emplazando cada uno sobre las cotas del terreno obtenidas de los datos del IGN. Para el mismo, se representa el sector de trabajo y el objeto individual mediante un bloque que será emplazado sobre el punto más alto del terreno.

Los procedimientos de vuelo utilizados para la evaluación son los que se muestran en la siguiente tabla:

PROCEDIMIENTO	NOMBRE	PISTA
IAC	ILS Z	RWY 13
IAC	ILS Y	RWY 13
IAC	ILS X CAT II	RWY 13
IAC	VOR	RWY 13
IAC	RNP Z	RWY 13
IAC	NDB	RWY 31
IAC	RNP Z	RWY 31
SID	ATOVO 4B – BIVAM 4B – LANDA 4B	RWY 31
SID	EL PALOMAR 9	RWY 31
SID	KUKEN 8 -PAPIX-8-SURBO 8 – PTA 8 -DORVO 8	RWY 31

Grúa Menor:

- Altura, 19 m
- Cota Terreno IGN, 16,40 ft = 5 m
- La Elevación máxima es de 24 metros

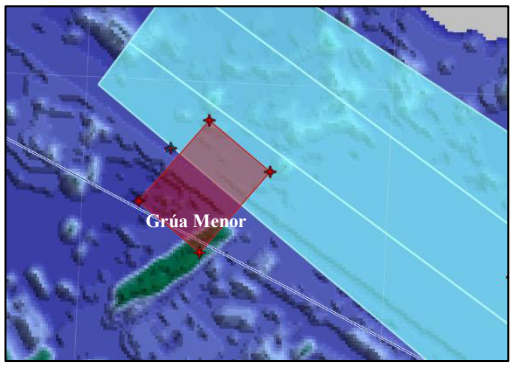


FIGURA 3: Captura de emplazamiento de la zona de GRUA MENOR, Fuente: Elaboración propia

La zona de operación de la GRUA MENOR, presenta afectación a los procedimientos de vuelo:

- IAC ILS Z RWY 13 (4%) en 5 ft
- IAC ILS Y RWY 13 en 4 ft

<u>Pilotera: zonas P1 y P2</u>

- Altura, 19 m

Zona P1

- Cota Terreno IGN, 16,40 ft = 5 m
- La Elevación máxima es de 24 metros

Zona P2

- Cota Terreno IGN, 16,40 ft = 5 m
- La Elevación máxima es de 24 metros

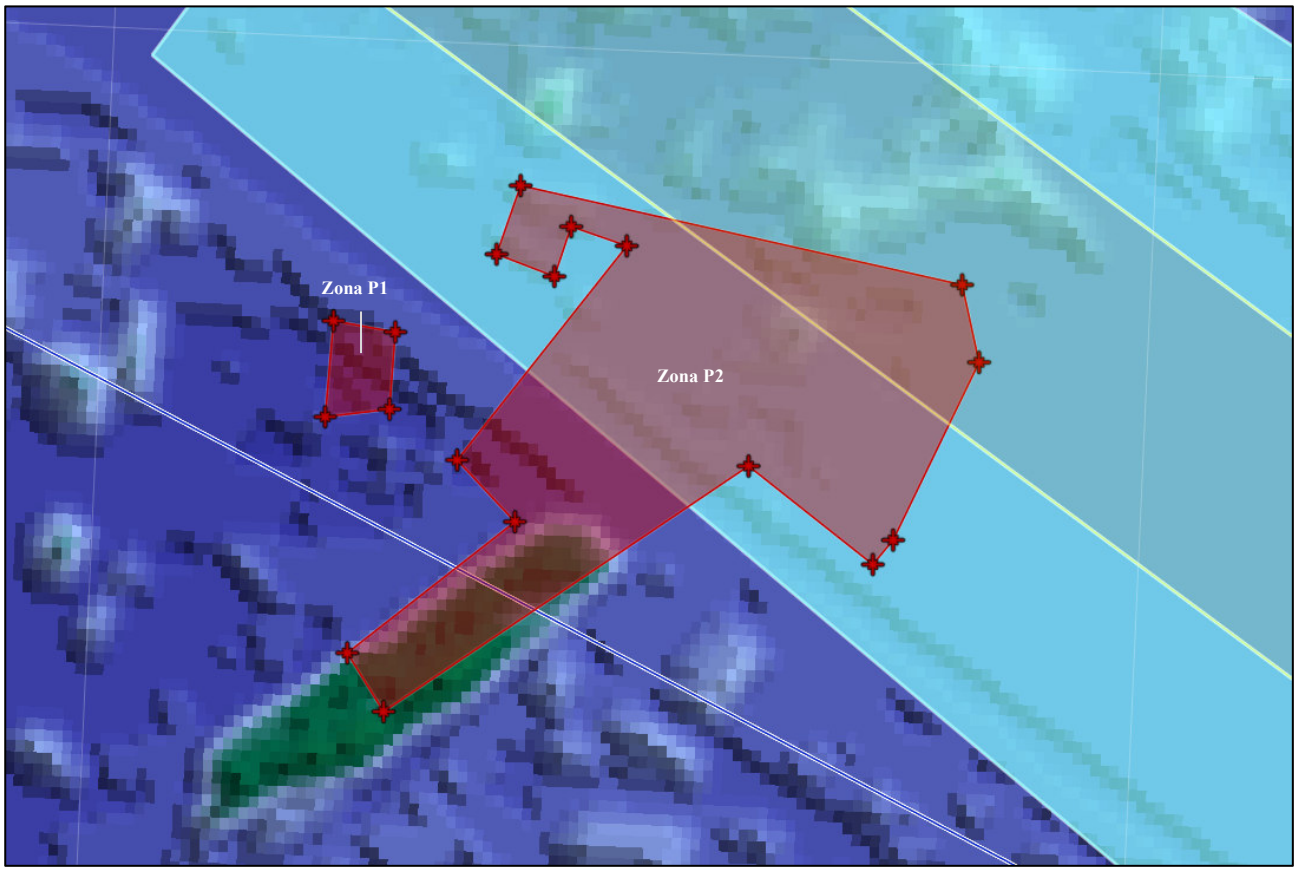


FIGURA 3: Captura de emplazamiento de las zonas P1 y P2 (PILOTERA), Fuente: Elaboración propia

La zona P1 de operación del PILOTERO, no presenta afectación a los procedimientos de vuelo.
La zona P2 de operación del PILOTERO, presenta afectación a los procedimientos:

- IAC ILS Z RWY 13 (4%) en 33 ft
- IAC ILS Y RWY 13 en 33 ft
- IAC ILS X RWY 13 (4%) en 13 ft

GRUA:

- Altura, 40 m
- Cota Terreno IGN, 16,40 ft = 5 m
- La Elevación máxima es de 45 metros

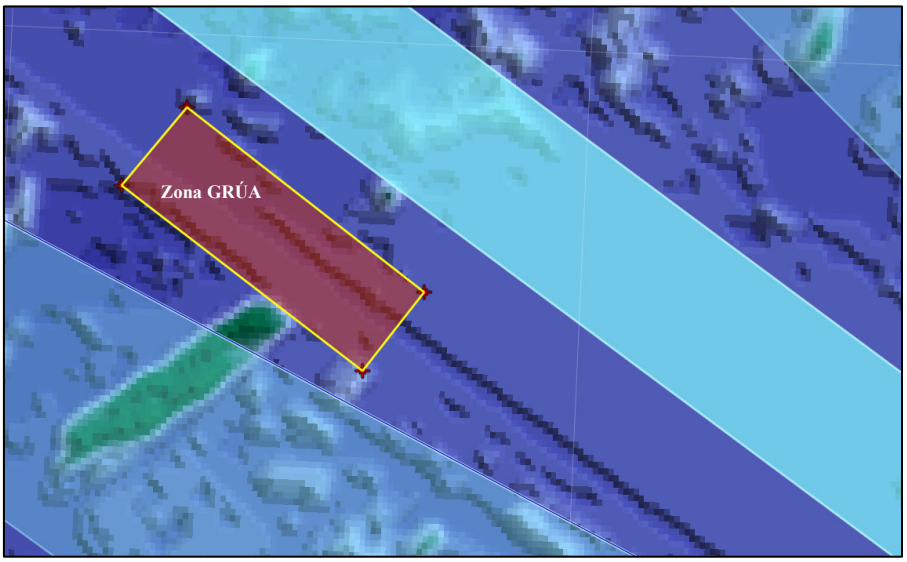


*FIGURA 4: Captura de emplazamiento de las zonas de **GRUA,** Fuente: Elaboración propia*

La zona de operación de la GRÚA no afecta la PDG del procedimiento, pero si afecta como obstáculo próximo a los procedimientos:

- SID RWY 31 KUKEN 8 -PAPIX-8-SURBO 8 – PTA 8 -DORVO 8
- SID RWY 31 ATOVO 4B – BIVAM 4B – LANDA 4B
- SID RWY 31 EL PALOMAR 9

La zona de operación de la GRUA afecta a los procedimientos:

- IAC ILS X RWY 13 - 4.0% en 50 ft
- IAC ILS Z RWY 13 - 4.0% en 67 ft
- IAC ILS Y RWY 13 en 67 ft

Estructura de Anillo:

- La Elevación máxima es de 14.47 metros

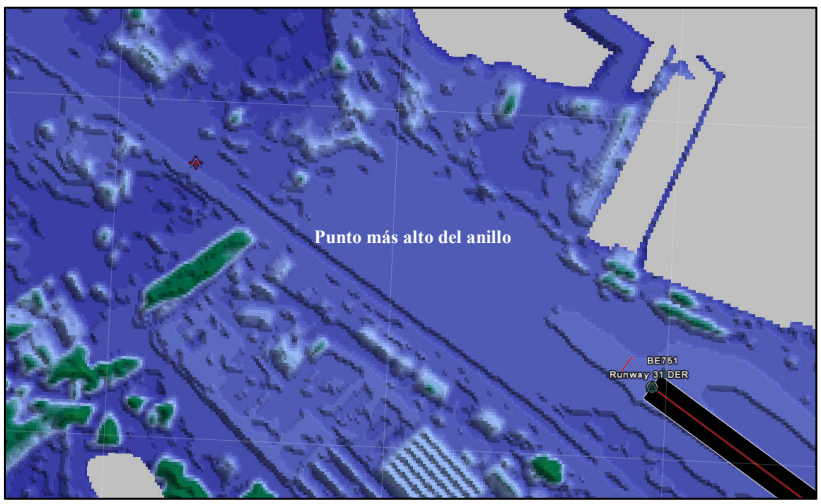


FIGURA 5: Captura de emplazamiento del punto más alto del ANILLO, Fuente: Elaboración propia

El “Punto más alto del Anillo”, no presenta afectación a los procedimientos de vuelo.

5. CONCLUSIÓN

Considerando el resultado de la evaluación técnica, el Departamento de Diseño de Espacio Aéreo concluye que la construcción de la estructura “Anillo peatonal Pampa” no afecta los procedimientos de vuelo instrumental (IFP) vigentes.

Sin embargo, los obstáculos temporales tales como:

- Grúa Menor: Permite una elevación máxima de 24,5 metros
- Piloteras 1 y 2: permite una elevación máxima de 14 metros
- Grúa: Permite una elevación máxima de 24,5 metros

Cualquier elemento que se encuentre en los sectores analizados que supere las elevaciones máximas determinadas en este informe, afectará los procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP) de aproximación a la RWY 13 AD SABE. Por lo tanto, a fin de salvaguardar la seguridad operacional durante el periodo de ejecución de las obras utilizando la maquinaria analizada, se establece la necesidad de coordinar las operaciones del AD SABE mediante un proceso de Toma de Decisiones en Colaboración (CDM) que involucre a todos los actores intervinientes, gestionando asimismo la publicación oportuna de los NOTAM y/o restricciones operativas correspondientes.

En caso de superarse la elevación o que la ubicación final se halle fuera de lo limitado por las coordenadas presentadas en este informe se deberá desestimar el mismo a causa de la modificación del objeto estudiado por este Departamento.

6. ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.

Se utilizaron abreviaturas de “GEN 2.2 ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LOS PRODUCTOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA”.

Link: https://ais.anac.gob.ar/descarga/aip-64cd14d2b75c9

OTRAS:

DANS	DEPARTAMENTO ANS NACIONAL
GSOC	GERENCIA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y CALIDAD
GOPE	GERENCIA DE OPERACIONES
DACN	DEPARTAMENTO DE AIS COM

DATS	DEPARTAMENTO ATS
GPEA	GERENCIA DE PLANEAMIENTO DE ESPACIOS AÉREOS
DDPV	DEPARTAMENTO DE DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO

7. REFERENCIAS

[1] EX-2025-82865236- -APN-DGLTYA#ANAC

[2] NO-2026-46361357-APN-DGIYSA#ANAC

[3] NO-2025-83483787-APN-DNINA#ANAC

[4] 0003 - IF-2025-82876196-APN-DGLTYA#ANAC

[5] PAM-A-EQUIPOS (1).pdf

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-52984453-APN-GG#EANA

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2025-82865236- -APN-DGLTYA#ANAC IT-EANA-DDEA-SABE-25129-B OBRA PASO BAJO NIVEL Y ANILLO PEATONAL PAMPA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 12 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.05.28 13:36:57 -03:00

Silvina Blanca Carmona
Asistente
Gerencia General
Empresa Argentina de Navegación Aérea

IF-2026-36258103-GCABA-AUSA

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.05.28 13:36:58 -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-2026-36258103-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Martes 11 de Agosto de 2026

Referencia: Informe Técnico Análisis de Afectación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 13 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:23:45 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:23:46 -03:00

Del Sur

CONSULTORES AERONÁUTICOS

ASUNTO:

Factibilidad proyecto Paso bajo nivel y anillo peatonal Pampa

DESARROLLO:

Ing. Aeronáutico Nahuel Tomassini

(nahuel@delsurconsultora.com.ar)

REVISIÓN:

Ing. Aeronáutico Rubén Barboza

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.1. OBJETIVO DEL INFORME 5

1.2. ALCANCE 5

2. MARCO NORMATIVO 7

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 8

3.1. DESCRIPCIÓN 8

3.2. RESUMEN DEL ALCANCE 11

4. ANÁLISIS 14

4.1. SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS (SLO) 15

4.1.1. Descripción y Análisis de Superficies Limitadoras de Obstáculos 16

4.1.2. Resultados 18

4.1.3. Empleo de grúas 26

4.2. ANÁLISIS DE PROCEDIMIENTOS DE VUELOS VIGENTES POR OBSTÁCULOS 27

4.2.1. Visual Segment Surface (VSS) para ILS. 29

4.2.2. Superficie de Evaluación de Obstáculos (OAS) 31

4.2.3. Procedimiento "Required Navigation Performance" (RNP) (Carta basada en performance de Pista 13 de Aeroparque, lleva el nombre "Z"). 32

4.3. COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA (CEM) 32

4.4. ENTORNO VISUAL Y LUMÍNICO 36

4.5. ENTORNO AMBIENTAL OPERACIONAL 38

4.6. CONVIVENCIA CON EL PLAN MAESTRO DE AEROPARQUE (AEP/SABE). 40

4.6.1. Calles vehiculares proyectadas: 42

4.7. ANTECEDENTES 45

5. CONCLUSIONES 46

6. ANEXOS 48

Índice de Figuras

Figura 1 - Planta general y conexión con autovías 13

Figura 2 - Render: Vista aérea. 14

Figura 3 - Captura del *Plano 01 – Superficie de Aproximación.* 19

Figura 4 - Captura de *Plano 02 – Superficie de Despegue*. 20

Figura 5 - Captura de Plano 03Tipo A - Utilización 1.2. 21

Figura 6 - Detalle en verde de los pórticos. 22

Figura 7 - Superficie de protección del ALS. *(Ver Plano 06 ALS).* 23

Figura 8 - Captura de Google Earth donde se observa el sector actual vulnerado. 24

Figura 9 - Superficie de protección del ALS. *(Ver Plano 07 GP)* 25

Figura 10 - Captura de referencia. *(Ver Plano 08 Grúas).* 26

Figura 11 - Ubicación del Anillo respecto a las Superficie VSS 30

Figura 12 - Superficie OAS. 31

Figura 13 - Limites laterales del localizador fuente: Normas y procedimientos de Telecomunicaciones en jurisdicción Aeronáutica, Parte V – Mantenimiento de Equipos y sistemas CNS. 33

Figura 14 - Límites de las áreas criticas A, B, C, fuente: Normas y procedimientos de Telecomunicaciones en jurisdicción Aeronáutica Parte V – Mantenimiento de Equipos y sistemas CNS. 34

Figura 15 - Representación satelital de Proyecto, GP-SABE, RWY 13, fuente: Elaboración propia 35

Figura 16 - Render del puente peatonal. 38

Figura 17 - Ver plano 08 - Plan Maestro 40

Figura 18 - Plano de utilización proyección a futuro. (Ver Plano 4.2) 41

Figura 19 - Situación actual. Calle vehiculares 43

Figura 20 - Plan Maestro. Calles vehiculares. 44

1.1. Objetivo del Informe

El objetivo del presente informe es evaluar la compatibilidad de las operaciones aeronáuticas del Aeroparque Jorge Newbery (AEP) con el proyecto **"Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa"**. Dicho proyecto contempla la ejecución de un paso bajo nivel vehicular, un puente peatonal y bicisenda con morfología en anillo, así como la readecuación de las ramas de acceso de la Av. Lugones (sentido CABA) y la incorporación de una salida desde la Autopista Illia (sentido provincia) hacia la Av. Obligado Costanera Norte. El análisis se centra en aspectos de seguridad operacional, impacto sobre las superficies limitadoras de obstáculos (SLO), procedimientos aeronáuticos, entorno visual y lumínico, compatibilidad electromagnética (CEM), condicionantes ambientales que afecten la operación aérea y alineación con el Plan Maestro vigente.

1.2. Alcance

El estudio se realiza conforme a la normativa aeronáutica RAAC 153 (Operación de Aeródromos), 154 (Diseño de Aeródromos), RAAC 211 (Gestión del Tránsito Aéreo), Documento OACI 8168 (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operación de Aeronaves – PANS-OPS), así como lineamientos del ORSNA y del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

El análisis se centra específicamente en el sector lindante al umbral de la pista 31 del Aeropuerto Internacional Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery (SABE/AEP), donde se proyecta la construcción paso bajo nivel y anillo peatonal Pampa. Se evalúan las implicancias del emplazamiento propuesto sobre las SLO, procedimientos de vuelo vigentes y condiciones de seguridad operacional del área crítica de aproximación a la pista 31.

Se consideran tanto las estructuras definitivas del proyecto como las posibles interferencias derivadas de obras temporales como ser emplazamiento de grúas y equipamiento de soporte logístico como grúas, montacargas, etc.

2. MARCO NORMATIVO

El análisis se sustenta en el marco regulatorio aplicable a la operación segura en el entorno aeroportuario según legislación local y demás normativa de aplicación y/o recomendación:

- Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, PARTE 154 Diseño de Aeródromos. Tercera edición, Resolución N°322/2021– 06/10/2021
- Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, PARTE 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS. Tercera edición, Resolución N° 324/2021 – 06/10/2021
- Doc 9137-AN/898, Parte 9, Manual de Servicios de Aeropuertos, Métodos de mantenimiento de aeropuertos, Primera Edición 1984, Organización de Aviación Civil Internacional.
- Doc 8168, Sexta edición, 2018 Operación de aeronaves - Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos
- Normativa del GCBA de aplicación
- Resolución ORSNA N°20/10 (Aprobación del Plan Maestro Aeropuerto Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery).
- Publicaciones Aeronáuticas (AIP) vigentes:

- SABE-AD-2.0 Aeródromos - Datos del AD BUENOS AIRES/Aeroparque J. Newbery. 02/25 27-Nov-25
- SABE-AD-2.A Cartas relativas al aeródromo - Plano de aeródromo/helipuerto - OACI. 02/25 27-Nov-25
- SABE-AD-2.B Cartas relativas al aeródromo - Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI. 02/25/27-Nov-25.
- SABE-AD-2.C Cartas relativas al aeródromo - Plano de aeródromo para movimientos en tierra - OACI 02/23 30-Nov-23
- SABE-AD-2.D Cartas relativas al aeródromo - Plano de obstáculos de aeródromo - OACI Tipo A. 02/23 30-Nov-23
- SABE-AD-2.E Cartas relativas al aeródromo - Plano de obstáculos de aeródromos - OACI Tipo B. 02/24 28-Nov-24
- SABE-AD-2.G Cartas relativas al aeródromo - Carta topográfica para aproximaciones de precisión - OACI. 02/23 30-Nov-23.
- SABE-AD-2.I Cartas relativas al aeródromo - Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI. 01/24 11-Jul-24.
- SABE-AD-2.K Cartas relativas al aeródromo - Carta de llegada normalizada - vuelo por instrumentos - OACI. 01/24 11-Jul-24.
- SABE-AD-2.M Cartas relativas al aeródromo - Carta de aproximación por instrumentos - OACI. 01/23 13-Jul-23.

3. Descripción del proyecto

3.1. DESCRIPCIÓN

El proyecto denominado **"Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa"** constituye una intervención integral de infraestructura vial, ferroviaria y urbana promovida por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, cuyo objetivo principal es restablecer y optimizar la continuidad de la traza de la calle Pampa entre las Avenidas Figueroa Alcorta y Costanera Rafael Obligado, superando las barreras físicas existentes generadas por las Avenidas Lugones y Cantilo, la Autopista Illia y las vías del Ferrocarril Belgrano Norte.

La obra se implanta en un sector estratégico del norte de la ciudad, en el área de influencia del Aeroparque Jorge Newbery (SABE/AEP), caracterizada por elevados flujos vehiculares, ferroviarios y peatonales, así como por la coexistencia de infraestructuras críticas de transporte y servicios. En este contexto, el proyecto busca mejorar sustancialmente la conectividad vial, el acceso al frente costero y la integración urbana entre la trama consolidada y los espacios verdes y recreativos del borde ribereño.

El proyecto comprende la construcción de un paso bajo nivel vehicular de cuatro carriles, con sus correspondientes ramas de ingreso y egreso a la red de autopistas, permitiendo segregar el tránsito pasante del tránsito superficial, optimizar los niveles de servicio y mejorar la seguridad vial. Asimismo, incluye la ejecución de puentes viales y ferroviarios, estructuras de contención, sistemas de drenaje pluvial, obras hidráulicas especiales,

iluminación, señalización, adecuación de interferencias de servicios existentes y de infraestructura aeronáutica lindante con la avenida Int. Cantilo.

Complementariamente, se desarrolla un sistema de movilidad activa compuesto por pasarelas peatonales, ciclovías y un puente metálico en forma de anillo, que permite el cruce seguro y accesible de peatones y ciclistas por encima y por debajo de las infraestructuras viales y ferroviarias. Este anillo, concebido como un elemento urbano distintivo, funciona tanto como conector peatonal y ciclista como mirador y espacio público integrado al entorno paisajístico.

La propuesta incorpora además obras de adecuación del espacio público, paisajismo, parquización y equipamiento urbano, con el objetivo de recomponer la continuidad de los parques existentes, mitigar el impacto ambiental y acústico de las infraestructuras de transporte y revitalizar el área de intervención.

En virtud de su proximidad al Aeroparque Jorge Newbery, el proyecto requiere la consideración de condicionantes aeronáuticos, tanto en la etapa de diseño como durante la ejecución de las obras, incluyendo evaluaciones vinculadas a alturas, volúmenes, interferencias físicas y operativas, así como la coordinación de procedimientos constructivos que involucren el uso de grúas y equipos especiales, en cumplimiento de la

normativa vigente y bajo la supervisión de las autoridades y organismos aeronáuticos competentes.

3.2. Resumen del Alcance

Infraestructura vial

Paso bajo nivel vehicular en calle Pampa.

Calzadas 2+2 carriles y ramas de ingreso/egreso a Av. Lugones, Av. Cantilo y Autopista Illia.

Puentes viales asociados y accesos a predios de servicios y Aeroparque.

Señalización vial e iluminación funcional.

Infraestructura ferroviaria

Construcción de puentes ferroviarios sobre vías del Ferrocarril Belgrano Norte.

Adecuación de gálibos, estructuras y condicionantes operativos ferroviarios.

Movilidad peatonal y ciclista

Pasarelas, rampas y recorridos accesibles.

Puente peatonal y ciclovía en anillo metálico.

Integración de flujos peatonales y ciclistas con el entorno urbano.

Estructuras y geotecnia

Estructuras de contención (pantallas de pilotes y muros).

Hidráulica y drenajes

Sistema integral de desagües pluviales.

Estación de bombeo y conductos de descarga.

Espejos de agua y soluciones de retención e infiltración.

Urbanismo, paisaje y espacio público

Topografía adaptada y parquización.

Integración de espacios verdes y áreas recreativas.

Instalaciones y seguridad

Iluminación vial, peatonal y ornamental.

CCTV, semaforización y sistemas de control.

Reubicación y adecuación de servicios afectados.

Interferencias y servicios

Gestión de redes de agua, cloaca, electricidad, gas y telecomunicaciones.

Coordinación con empresas prestatarias.

Condicionantes especiales

Coordinación con infraestructura aeroportuaria (plan maestro Aeroparque Jorge Newbery).

Evaluación de alturas, volúmenes, interferencias y uso de grúas.

Cumplimiento normativo urbano, vial, ferroviario y aeronáutico.

Área de Afectación de la obra

El proyecto busca resolver la interrupción actual de la calle Pampa, generada por el cruce con las avenidas Cantilo, Lugones y las vías del tren Belgrano Norte. Para ello, se ejecutará un paso bajo nivel de cuatro carriles que conectará de manera directa la Av. Figueroa Alcorta con la Av. Rafael de Obligado. Esta nueva infraestructura mantendrá plenamente operativos los accesos a AySA y al puesto 'Pampa' del Aeroparque, conservando además la conexión vial en ambos sentidos con la autopista Lugones.

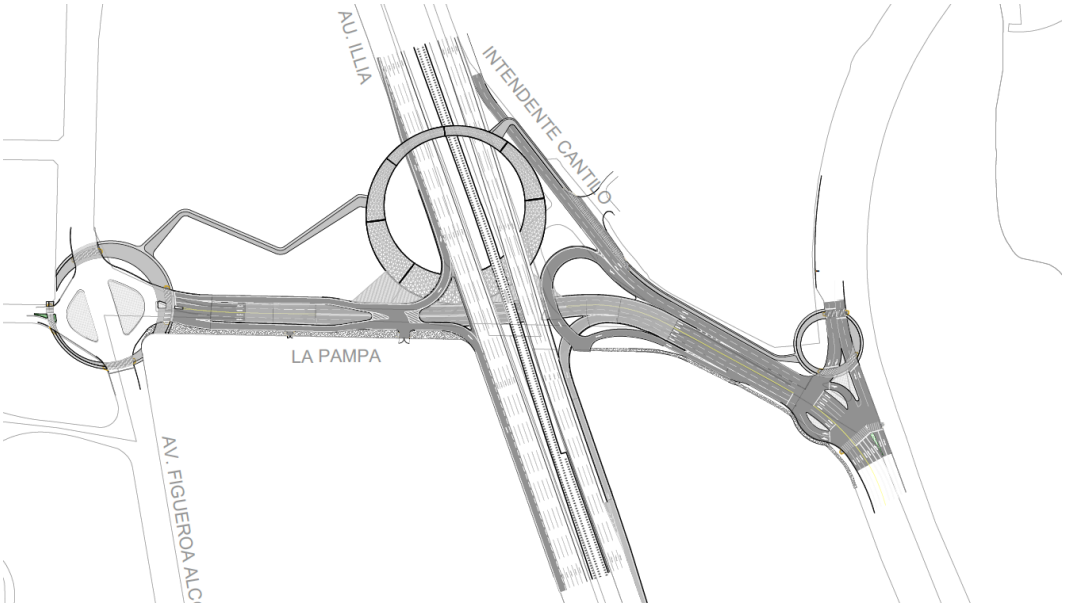


Figura 1 - Planta general y conexión con autovías

Se presenta a continuación las coordenadas de ubicación y elevación máxima de la estructura:

- Latitud: 34° 33' 03,31" S
- Longitud: 58° 26' 00,83" O
- Elevación: 14,5 m s.n.m.



Figura 2 - Render: Vista aérea.

4. ANÁLISIS

A continuación, se desarrolla la evaluación de compatibilidad desde el punto de vista operativo aeronáutico y diseño de infraestructura considerando además el emplazamiento de ayudas a la navegación aérea y su funcionamiento.

4.1. Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO)

El Aeroparque Jorge Newbery (SABE), debido a su emplazamiento en un entorno urbano densamente consolidado y próximo al frente costero, presenta una configuración particular de Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO), las cuales resultan determinantes para el control de nuevos objetos altura y el análisis de compatibilidad de cualquier proyecto ubicado en el área de influencia determinado por las SLO.

Las SLO del aeródromo fueron definidas conforme a lo establecido en la RAAC 154, considerando la clave de referencia del aeródromo, la aeronave crítica que opera regularmente y las características geométricas de la pista. Estas superficies incluyen pendientes, extensiones y cotas máximas específicas. Posteriormente, el área de influencia fue modificada mediante disposición CRA 126/98 quedando una superficie sobre la ciudad de CABA bajo la denominación "estudios especiales". Cabe destacar que el presente proyecto no se encuentra dentro de esta área especial, sino bajo la superficie de aproximación/despegue de AEP.

Para el presente análisis se consideró expresamente tanto la situación actual del entorno aeroportuario como la situación futura prevista, de acuerdo con el Plan Maestro vigente del Aeroparque Jorge Newbery. En este marco, las superficies se proyectan sobre un entorno que incluye edificaciones existentes, infraestructuras viales, sistemas de

iluminación y otros elementos verticales, por lo que resulta indispensable un análisis detallado y preciso a fin de verificar el cumplimiento de las restricciones de altura y garantizar la seguridad operacional, contemplando los obstáculos existentes y aquellos identificados por la ANAC.

4.1.1. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS

El análisis de las Superficies Limitadoras de Obstáculos se realizó a partir de la proyección geográfica de las SLO sobre planos, tomando como referencia la franja de pista y los umbrales (cabeceras) del Aeroparque Jorge Newbery, los cuales se utilizaron como "punto cero" para el desarrollo geométrico de cada superficie.

Las superficies teóricas definidas por normativa (RAAC partes 153 y 154) fueron trasladadas a planos de referencia a la obra civil aquí planteada tanto en planta, perfil y secciones, permitiendo representar de manera precisa las pendientes reglamentarias y las cotas máximas admisibles en cada sector del área analizada. Este procedimiento posibilitó la superposición de las SLO con el relieve existente y con los elementos proyectados, facilitando la identificación de posibles penetraciones o interferencias.

A través de este análisis gráfico, se evaluó la compatibilidad del proyecto respecto a las restricciones impuestas por las SLO, verificando alturas, volúmenes y la ubicación relativa de los elementos en estudio. El uso de planos permitió, además, documentar de forma

clara y verificable el cumplimiento normativo, constituyendo una herramienta fundamental para la evaluación aeronáutica y la toma de decisiones técnicas.

4.1.1.1. Plano de Superficie de Aproximación de Pista 13 (Tipo B):

En cumplimiento con la RAAC 154 (ANAC), se elaboró el plano de la Superficie de Aproximación correspondiente a una pista de aproximación de precisión, clave de referencia 4, definida a partir del umbral y eje de pista, con un borde interior de 220 m de ancho (debido a la reducción de franja; 120 m hacia el Oeste y 100 al Este), ubicado su inicio a 60 m del umbral, una pendiente longitudinal del 2 % (1:50), una longitud total de 15.000 m y una divergencia lateral del 15 % por lado.

4.1.1.2. Plano de Superficie de Ascenso en el Despegue de Pista 31 (Tipo B*):*

Partiendo del mismo criterio del punto anterior se estableció esta superficie con un borde interior de 180 m de ancho, una pendiente longitudinal del 2 % (1:50), una longitud total de 15.000 m y una divergencia lateral del 12,5 % por lado,

4.1.1.3. Plano Limitaciones de Utilización de pista (1,2 %) (Tipo A - Pista 31):

Plano de Utilización Tipo A, definido a partir del extremo de pista y referenciado al eje, considerando una pendiente de ascenso del 1,2 % (1:83,3) y una expansión lateral

progresiva acorde a los parámetros aplicables en el Documento 8197 (Cartas Aeronáuticas)..

4.1.1.4. Planos de Protección de Ayudas Visuales y Radioayudas (GP y ALS) (Pista 13):

Finalmente, se desarrollaron planos específicos para el análisis de las ayudas visuales, en particular el Glide Path (GP) y el Approach Lighting System (ALS). Estos planos permitieron verificar que no existan obstáculos que afecten la correcta visibilidad, alineación y funcionamiento de dichas ayudas, asegurando que los elementos proyectados no generen interferencias físicas ni comprometan la eficacia de los sistemas visuales durante las operaciones de aproximación.

4.1.2. Resultados

4.1.2.1. Superficie de Aproximación de Pista 13 (Tipo B):

Se verificó que el proyecto no interfiere ni vulnera la superficie considerada, manteniéndose íntegramente por debajo de la misma. Conforme se aprecia en la figura adjunta (la línea roja determina la pendiente de la superficie), la trayectoria operacional no resulta afectada por los elementos proyectados (anillo, vialidades, sistemas de iluminación y portales). *(Ver Plano 01 – Superficie de Aproximación).*

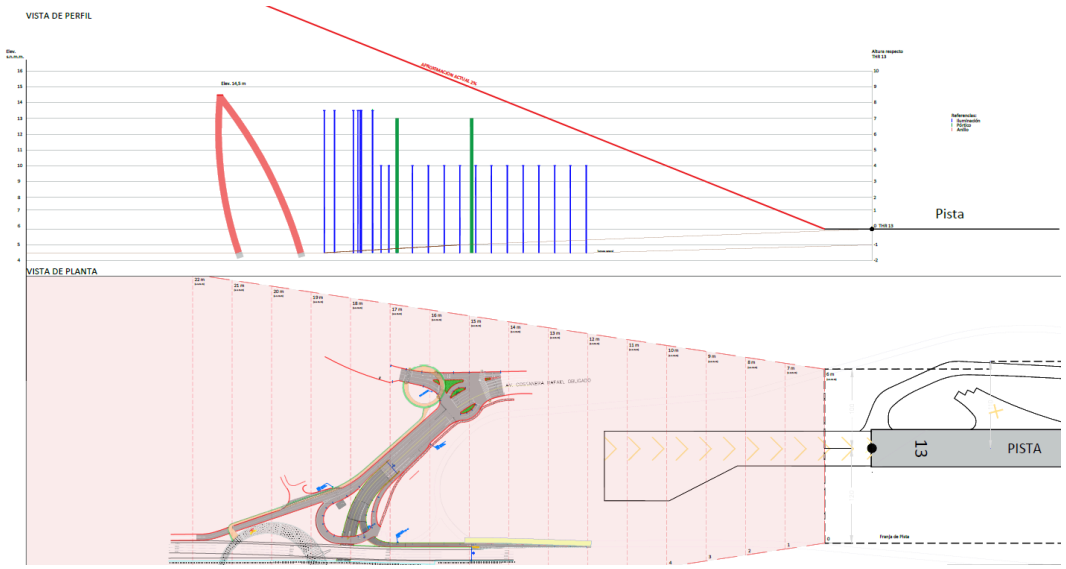


Figura 3 - Captura del *Plano 01 – Superficie de Aproximación.*

4.1.2.2. SUPERFICIE DE ASCENSO EN EL DESPEGUE DE PISTA 31 (TIPO B):

De igual manera a lo expuesto precedentemente, se verificó que el proyecto no interfiere ni vulnera la superficie analizada, manteniéndose por debajo de los límites reglamentarios establecidos (ver siguiente figura donde la línea lila determina la pendiente de la superficie). En consecuencia, los elementos proyectados no afectan la trayectoria operacional, conforme se evidencia en la representación gráfica correspondiente. *(Ver Plano 02 – Superficie de Despegue)*

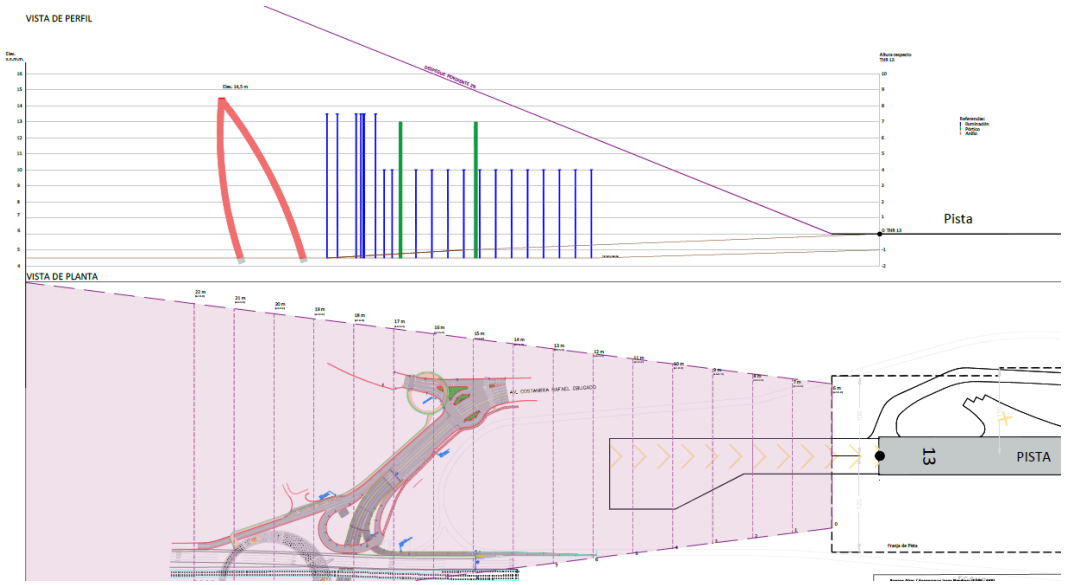


Figura 4 - Captura de *Plano 02 – Superficie de Despegue*.

4.1.2.3. PLANO LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN DE PISTA (1,2 %) (TIPO A - PISTA 31):

En esta superficie se observó que solamente el Pórtico de Señalización Vertical proyectado para la Av. Cantilo Vulnera esta superficie. La línea verde en la vista de perfil de la siguiente imagen determina la pendiente de la superficie. *(Ver Plano 03 Tipo A - Utilización 1.2)*

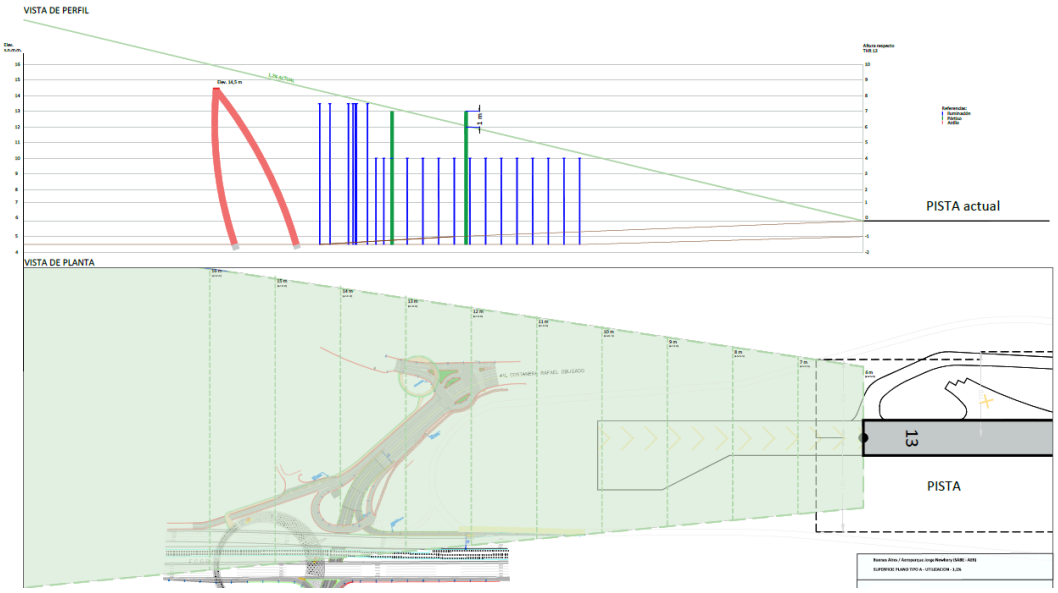


Figura 5 - Captura de Plano 03Tipo A - Utilización 1.2.

Si bien el pórtico mencionado vulnera dicha superficie en aproximadamente 1 m, se considera según normativa que la misma no constituye una Superficie Limitadora de Obstáculos. Asimismo, se verificó que, de acuerdo con el Plano Tipo A vigente, dicha condición no introduce modificaciones significativas en las operaciones, en tanto los elementos proyectados se mantienen por debajo de otros obstáculos existentes, tal como se observa en la figura siguiente y en el Plano 03 - 04 Plano ANAC Tipo A - Utilización 1.2:

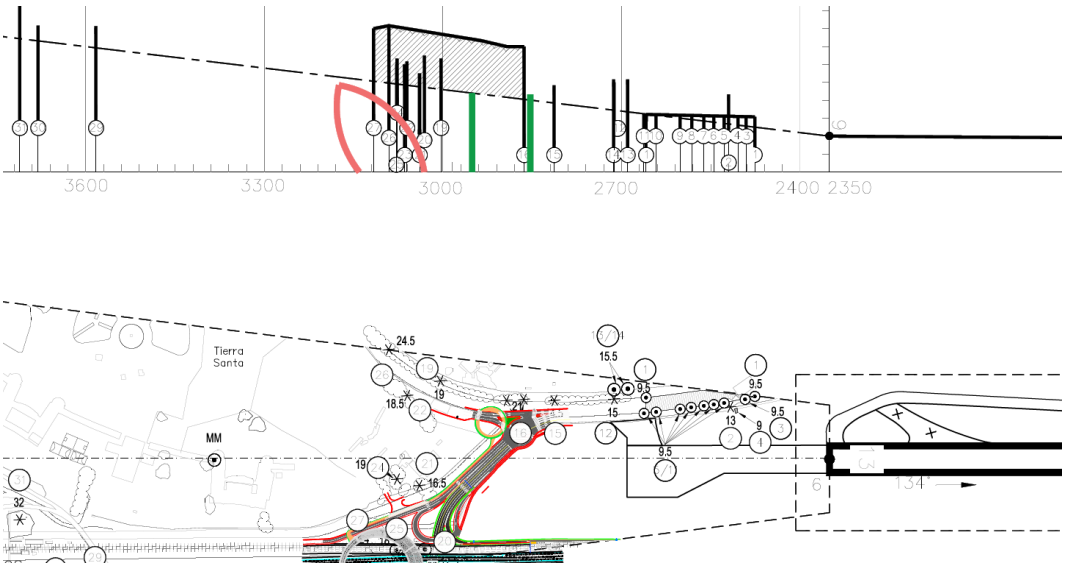


Figura 6 - Detalle en verde de los pórticos.

Adicionalmente, resulta un factor atenuante que el elemento se encuentra proyectado en el borde de la superficie y no sobre el eje de la trayectoria, reduciendo su incidencia operacional.

Finalmente, según requisitos ANAC, la precisión establecida para objetos en este tipo de área de estudio es de 3 metros, quedando entonces la afectación definida en los párrafos anteriores contenida dentro de dicho margen y según lo establecido en la RAAC 154 (Tabla A5-2) no constituyéndose como un obstáculo.

4.1.2.4. Planos de Protección de Ayudas Visuales y Radioayudas (GP y ALS) (Pista 13):

4.1.2.4.1. ALS (Approach Lighting System):

Se observó que la vialidad, las luminarias y el pórtico intersecta el Área de Protección del Sistema de Luces de Aproximación; no obstante, se informa que dicha superficie no constituye una Superficie Limitadora de Obstáculos, sino una superficie de protección del sistema, y que la misma ya se encuentra actualmente interferida por edificaciones, arbolado e instalaciones de iluminación linderas al predio del aeródromo. En este contexto, el proyecto no introduce una modificación sustancial del trayecto ni de las condiciones operacionales existentes.

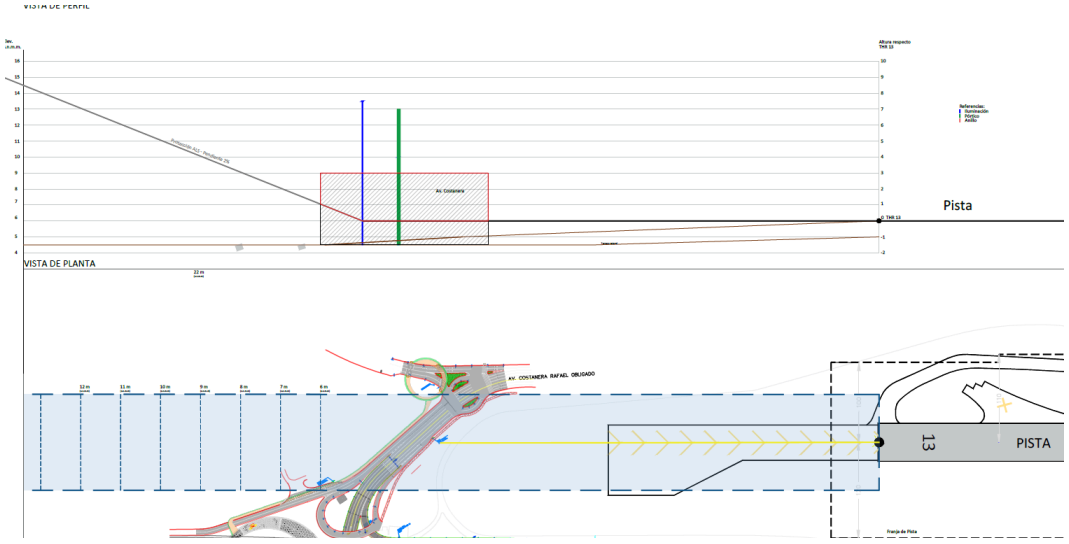


Figura 7 - Superficie de protección del ALS. *(Ver Plano 06 ALS).*

Las alturas previstas para la iluminación, el sistema de CCTV y los pórticos no generan incompatibilidad alguna con el entorno operativo existente, dado que se encuentran en concordancia con las alturas de las luminarias y estructuras actualmente instaladas en el sector. En este sentido, la incorporación de estos elementos no introduce condiciones

distintas ni más restrictivas que las ya presentes, ni incrementa el impacto visual o operativo respecto de la situación actual del entorno.



Figura 8 - Captura de Google Earth donde se observa el sector actual vulnerado.

El Anillo se encuentra por fuera de esta superficie, por lo que no afecta a la misma.

4.1.2.4.2. ANTENA GP (GLIDE PATH):

Al igual que la superficie de protección del ALS, la presente no constituye una Superficie Limitadora de Obstáculos. Asimismo, tal como se mencionó precedentemente, se encuentra actualmente interferida por el entorno lindante al predio del aeródromo (Avenida Cantilo, luminarias, entre otros). En este contexto, el proyecto no introduce una modificación sustancial del trayecto ni de las condiciones operacionales existentes.

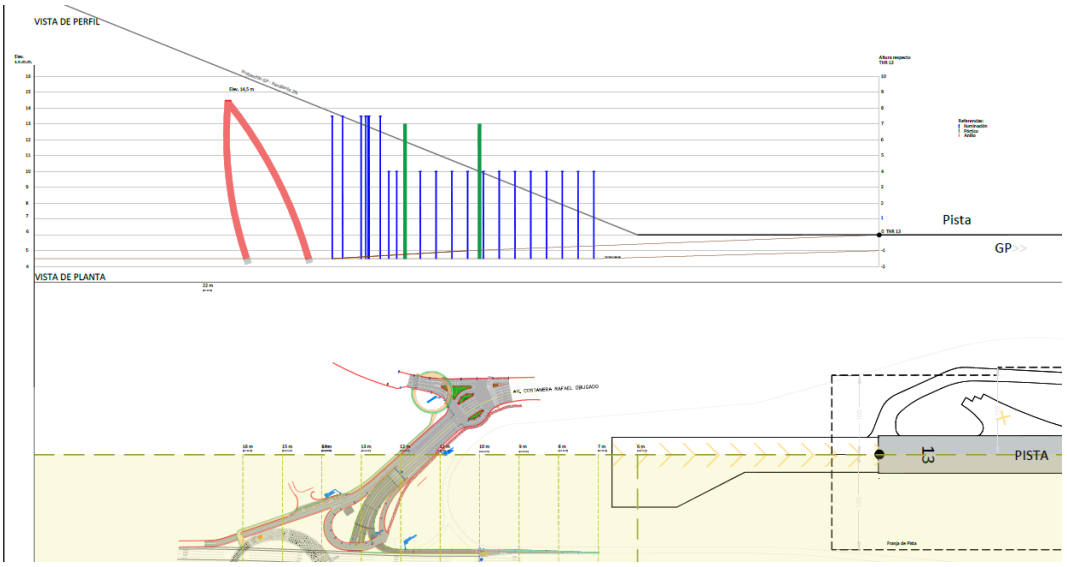


Figura 9 - Superficie de protección del ALS. *(Ver Plano 07 GP)*

Las alturas previstas para la iluminación, el sistema de CCTV y los pórticos no generan incompatibilidad alguna con el entorno operativo existente, dado que se encuentran en concordancia con las alturas de las luminarias y estructuras actualmente instaladas en el sector. En este sentido, la incorporación de estos elementos no introduce condiciones distintas ni más restrictivas que las ya presentes, ni incrementa el impacto visual o operativo respecto de la situación actual del entorno. El Anillo se encuentra por debajo de esta superficie, por lo que no afecta a la misma. Finalmente, en cuanto a posibles interferencias de la señal, el análisis del mismo se contempló en el punto 4.3 del presente informe.

4.1.3. Empleo de grúas

Para la ejecución de las obras, se prevé la utilización de grúas dentro del sector establecido. En condiciones normales de operación, dichas grúas no deberán superar las alturas comprendidas entre 16,5 metros sobre el nivel del mar (equivalente a 10,5 metros respecto del umbral de pista 13) y 22,0 metros sobre el nivel del mar en el sector más alejado del umbral 13 (equivalente a 16,0 metros respecto del mismo). Estos límites se establecen para no afectar las superficies de protección del aeropuerto ni la seguridad de las operaciones aéreas.

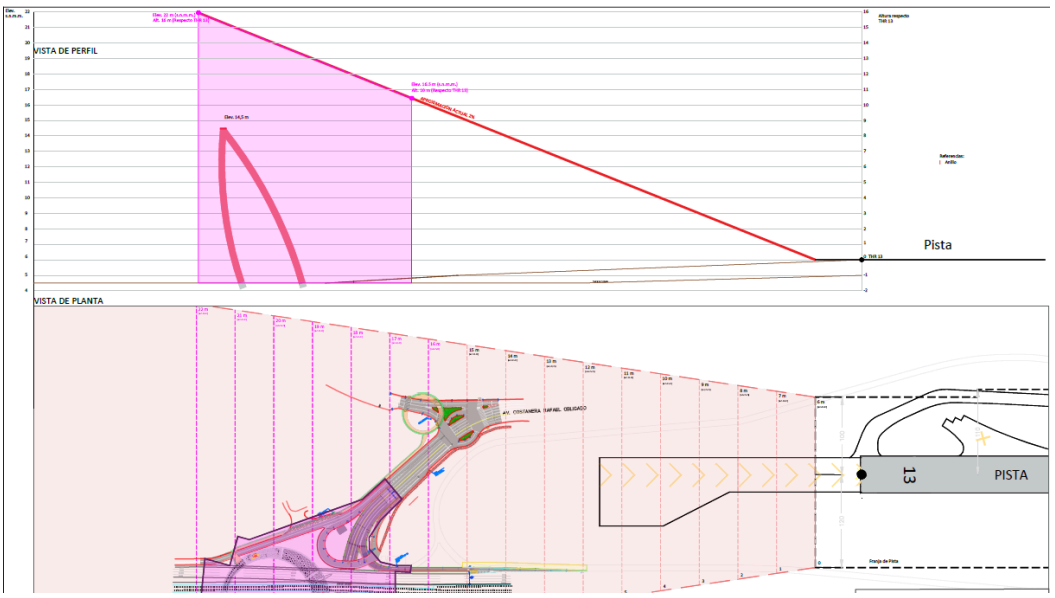


Figura 10 - Captura de referencia. *(Ver Plano 08 Grúas).*

Las tareas que requieran el empleo de grúas cuya altura supere los valores máximos indicados en el párrafo anterior deberán realizarse exclusivamente dentro de las ventanas

horarias autorizadas, las cuales estarán definidas en función de los cierres operativos del aeródromo publicados mediante NOTAM. Dichas ventanas deberán ser previamente coordinadas y autorizadas por la Jefatura de Aeródromo, a fin de asegurar que la ejecución de los trabajos se realice sin impacto sobre la operación aérea.

Para el empleo de grúas en altura, conforme a lo indicado en el párrafo anterior, los responsables de la obra deberán comunicarse previamente con la Jefatura de Aeródromo y presentar una propuesta básica que incluya la ubicación prevista de la grúa y la altura requerida. A partir de dicha información, la Jefatura dispondrá la intervención de un Comité de Seguridad Operacional (CSO) para evaluar la factibilidad operativa, las condiciones de seguridad y las medidas de mitigación correspondientes, efectuando la coordinación necesaria y emitiendo la devolución de los horarios habilitados para el uso de grúas de mayor altura, así como los procedimientos a aplicar en caso de que los trabajos excedan la ventana horaria autorizada.

4.2. Análisis de procedimientos de vuelos vigentes por obstáculos

Se evalúan las cartas de Aproximación utilizadas por las líneas aéreas que operan en Aeroparque las cuales son aprobadas y publicadas por la autoridad aeronáutica local

(ANAC). Estas cartas son normalizadas para el tipo de vuelo habilitado tanto para los ingresos a la pista (cartas IAC) como para los despegues (cartas de salida SID) vigentes a la fecha 30/12/2025.

Las Cartas de Salida Normalizada (SID - Standard Instrument Departure) definen las trayectorias específicas que deben seguir las aeronaves inmediatamente después del despegue para incorporarse a la fase de ruta. Establecen los gradientes mínimos de ascenso requeridos.

- SID RWY 31, ATOVO 4B - BIVAM 4B - LANDA 4B
- SID RWY 31, EL PALOMAR 9
- SID RWY 31, KUKEN 8 - PAPIX 8 - SURBO 8 - PTA 8 - DORVO 8

A su vez las Cartas de Aproximación por Instrumentos (IAC - Instrument Approach Chart) describen las maniobras para el descenso y aterrizaje, incluyendo la trayectoria de aproximación frustrada (escape).

- ILS Z RWY 13
- ILS Y RWY 13
- ILS X RWY 13
- RNP Z RWY 13
- VOR RWY 13

En base las cartas tomadas de referencia y los datos del puente a construir (elevación de 14,47 metros (s.n.m) en el punto más alto, 798 metros sobre la proyección del eje de pista medidos desde el umbral de cabecera 13 y 247,5 metros medidos desde la proyección del eje de pista lateralmente), se evaluó la VSS (Visual Segment Surface), asociada a cada procedimiento de aproximación. Como primer indicador de afectación, si esta superficie es vulnerada continuamos el análisis sobre los procedimientos correspondientes no siendo este el caso como resultado de dicho análisis.

4.2.1. Visual Segment Surface (VSS) para ILS.

La VSS es una superficie definida que protege el tramo final de una aproximación, específicamente desde el momento en que el piloto deja de volar solo por instrumentos y empieza a volar buscando referencias visuales (la pista y entorno). El objetivo es garantizar que, cuando el piloto mire hacia afuera para alinear el avión, no vea un obstáculo interponiéndose en su línea de visión directa hacia la pista.

El ILS (siglas en inglés de *Instrument Landing System* o Sistema de Aterrizaje por Instrumentos) es un sistema de navegación por radio que consiste en equipos transmisores situados en el aeropuerto que envían señales a un receptor a bordo del

avión, permitiendo así realizar una operación de aproximación de precisión a la pista de aterrizaje

Para estos procedimientos de precisión y con guía vertical (APV), la VSS se construyó con bordes paralelos al eje de pista extendido según se indica en AIP, originándose 60 m antes del umbral.

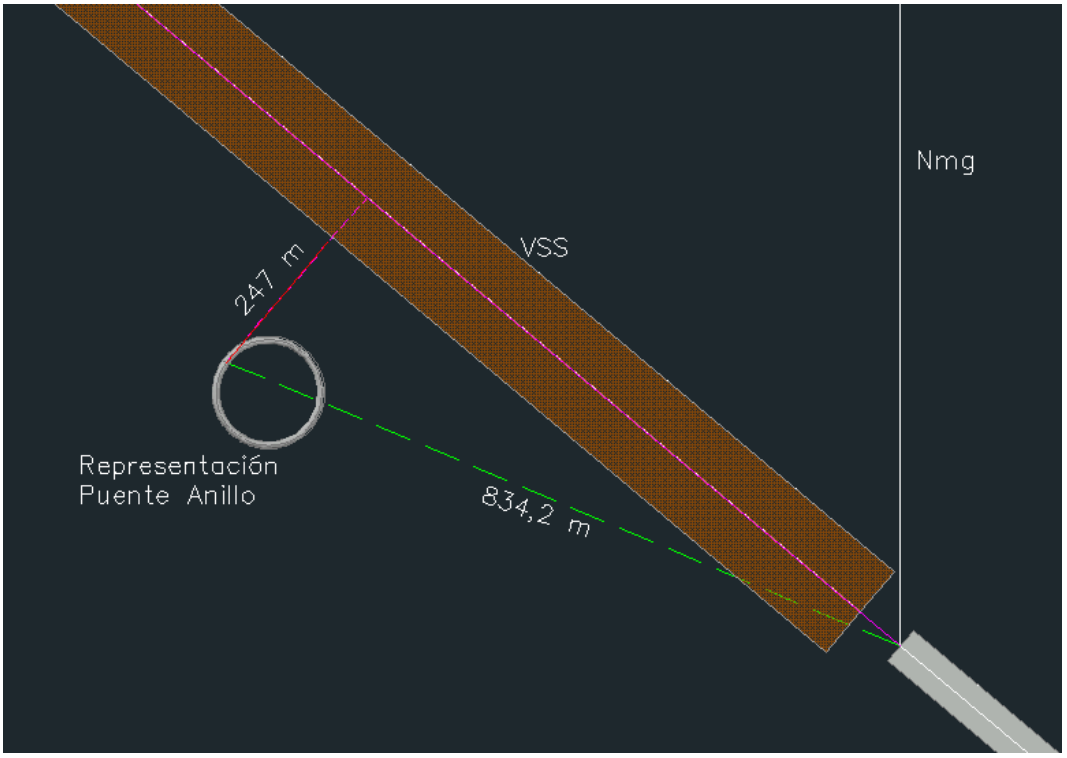


Figura 11 - Ubicación del Anillo respecto a las Superficie VSS

Con la VSS implementada podemos visualizar que el objeto (proyecto puente anillo) queda por fuera de los límites laterales no vulnerando esta VSS.

4.2.2. Superficie de Evaluación de Obstáculos (OAS)

Las OAS son volúmenes de espacio aéreo definidos específicamente para proteger las aproximaciones de precisión requeridas por instrumentos como el ILS las cuales son regidas por el documento OACI 8168 (PANS-OPS) y se componen de varias superficies planas con pendientes fijas, denominadas generalmente con letras (W, X, Y, Z):

- Superficie W: Protege la trayectoria de descenso final.
- Superficies X e Y: Protegen los laterales (en caso de que el avión se desvíe a los lados).
- Superficie Z: Protege la aproximación frustrada (el escape).

Respecto a la evaluación de las OAS, en la siguiente imagen se observa que el punto más alto del puente está a 63.6 metros por debajo de las mismas. Por lo que no existe afectación.

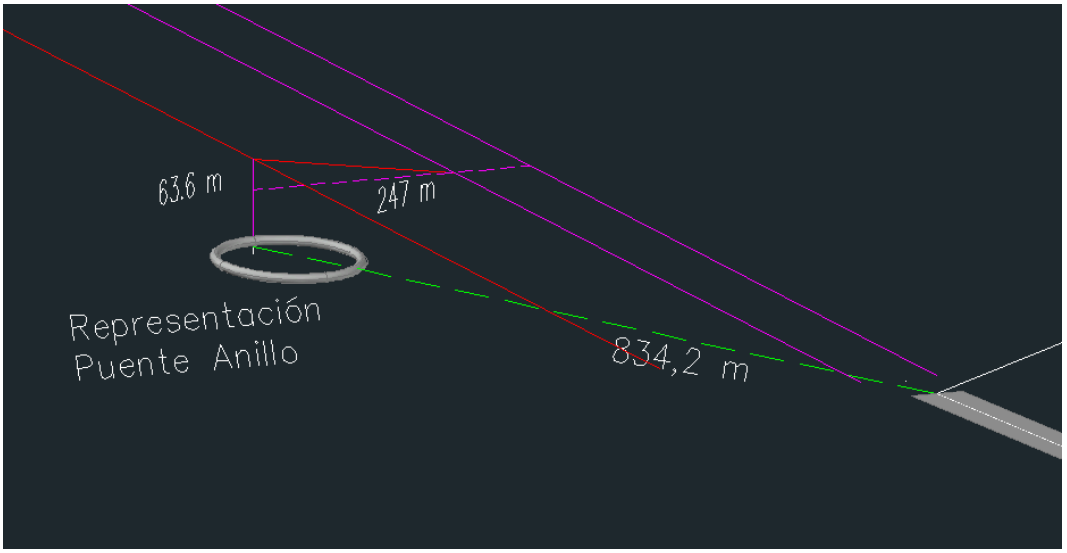


Figura 12 - Superficie OAS.

4.2.3. Procedimiento "Required Navigation Performance" (RNP) (Carta basada en performance de Pista 13 de Aeroparque, lleva el nombre "Z").

A diferencia de las aproximaciones tradicionales, que dependen de antenas en tierra (como el ILS o el VOR), la RNP utiliza satélites (GNSS) y sistemas a bordo del avión. Permite que la aeronave vuele trayectorias muy precisas (incluso curvas) sin necesidad de seguir una línea recta fija desde una antena en tierra. Para el procedimiento de aproximación publicado RNP Z, se observa que el puente tiene una altura de 14,47 m (aprox. 48 ft) y la altura máxima permitida es de 294 ft no siendo entonces un inconveniente su construcción.

4.2.4. Compatibilidad Electromagnética (CEM)

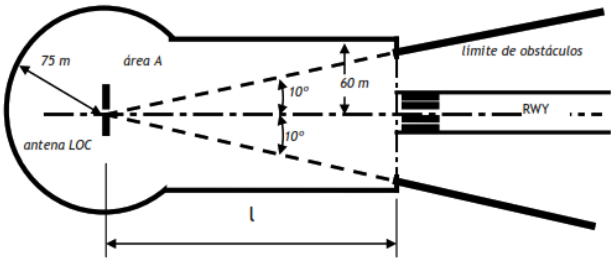
La Compatibilidad Electromagnética (CEM) es la capacidad de los sistemas y equipos de navegación aérea —en este caso, las radioayudas del aeropuerto— de operar correctamente en su entorno electromagnético sin generar perturbaciones inadmisibles ni verse afectados por interferencias externas. En este sentido, el tipo de material constructivo no interviene, dado que la estructura proyectada se encuentra ubicada fuera de las áreas críticas y sensibles de las radioayudas del aeropuerto. En consecuencia, el material de la obra, incluidas estructuras metálicas, resulta independiente del

funcionamiento, operación y desempeño de las radioayudas, no generando afectación alguna.

Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)

De acuerdo con lo establecido en el AIP – SABE, el ILS de la pista 13 se encuentra compuesto por dos componentes principales que operan en frecuencias específicas:

Antena Localizador (LOC): proporciona guía lateral respecto del eje de pista. El área de protección "A" del localizador debe estar libre de obstáculos en un radio de al menos 300 metros alrededor de la antena, mientras que el puente en estudio está a 798 metros antes del umbral de la pista 13 estando ubicado el proyecto a más de 2.000 metros desde la antena LOC, por lo que no representa una incompatibilidad para este instrumento.



l = longitud de 300 m como mínimo o hasta el borde de pista, la que sea mayor.

Figura 13 - Limites laterales del localizador fuente: Normas y procedimientos de Telecomunicaciones en jurisdicción Aeronáutica, Parte V – Mantenimiento de Equipos y sistemas CNS.

Antena Glide Path (GP), proporciona guía vertical para el descenso de las aeronaves que utilicen la pista 13, donde se encuentra el proyecto, tiene unas superficies críticas (A, B, C) que deben estar libre de construcciones, zanjas o montículos para no deformar el las de señales radioeléctricas, y así evitar reflexiones en las distintas zonas tal como lo indica la Imagen 2. Cabe mencionar que el proyecto puente anillo se encuentra fuera del alambrado perimetral, a una distancia de más de 1.200 metros desde el GP.

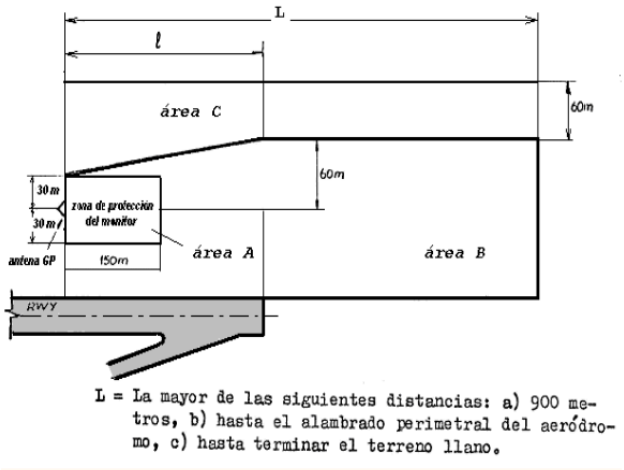


Figura 14 - Límites de las áreas criticas A, B, C, fuente: Normas y procedimientos de Telecomunicaciones en jurisdicción Aeronáutica Parte V – Mantenimiento de Equipos y sistemas CNS.



Figura 15 - Representación satelital de Proyecto, GP-SABE, RWY 13, fuente: Elaboración propia

La franja de pista en el sector OESTE esta reducida a 120 metros desde el eje, y el proyecto se encuentra a 247.5 metros desde el eje, lo que significa que esta 127.5 metros fuera de la zona de protección inmediata del sistema de GP. Por lo tanto, no se prevé ninguna degradación en la calidad de la señal ni en la seguridad de las operaciones de aterrizaje.

Asimismo, cabe destacar que, para el desarrollo del Plan Maestro del Aeródromo, no se prevén modificaciones sobre las radioayudas GP ni el sistema ILS. No obstante, el prestador de servicios de navegación aérea (EANA) eventualmente podría requerir la realización de un análisis específico ante el fabricante de las mismas, a fin de corroborar que las obras proyectadas no generen interferencias sobre dichos sistemas. Cabe

destacar que en este estudio no identificamos que dicho requisito será necesario, pero es el prestador EANA en conjunto con DNINA (ANAC) quienes dictaminan al respecto.

4.3. Entorno Visual y Lumínico

El diseño de la iluminación del proyecto comprende la iluminación ornamental del anillo, el espacio interno, las rampas de acceso y egreso al mismo, las calles de convivencia, el paso bajo nivel y las nuevas ramas de acceso y egresos propuestas.

La iluminación proyectada, tanto permanente como asociada a la etapa de obra, ha sido concebida de manera tal que no proyecta haces luminosos hacia el plano superior ni hacia el entorno aéreo, concentrando la emisión lumínica exclusivamente sobre las áreas de circulación peatonal y vehicular. Esta condición se logra mediante la selección del tipo de luminarias, su configuración óptica y su orientación, evitando emisiones ascendentes, deslumbramientos o reflejos hacia el área de maniobras del Aeroparque Jorge Newbery.

Desde el punto de vista operativo, las luces aeronáuticas del aeródromo (balizamiento de pista, calles de rodaje y ayudas visuales) operan con niveles de flujo luminoso (lúmenes) y de intensidad significativamente superiores (estimado 10.000, 50.000 cd, y mayores en ALS) a los de la iluminación urbana o vial, ya que están diseñadas específicamente para ser claramente percibidas por las tripulaciones durante las fases críticas de aproximación,

aterrizaje y despegue. En comparación, las luminarias del proyecto presentan valores de lúmenes considerablemente menores, con una distribución localizada y dirigida, sin capacidad de competir visualmente ni generar interferencias con dichos sistemas aeronáuticos.

Asimismo, la configuración radial, la temperatura de color, la disposición espacial y la ubicación de las luminarias hacen que estas sean claramente distinguibles de cualquier ayuda visual aeronáutica o elemento propio del aeropuerto, no generando confusión para las tripulaciones ni interpretaciones erróneas durante las operaciones aéreas.

Del análisis de la documentación técnica y de los renders del proyecto se desprende que la intención del diseño es iluminar exclusivamente los sectores de paso de peatones y vehículos, incorporando áreas iluminadas dentro de un entorno que ya presenta un alto nivel de iluminación urbana preexistente. En consecuencia, la iluminación proyectada no constituye un elemento disruptivo, ni introduce condiciones que afecten la seguridad o la normal operación aérea.



Figura 16 - Render del puente peatonal.

4.4. Entorno Ambiental Operacional

Con el objetivo prioritario de preservar la seguridad operacional y evitar la generación de focos de atracción de aves, se establecen las siguientes medidas de mitigación:

Gestión de residuos: La disposición final se ajustará estrictamente a la normativa vigente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se aplicarán protocolos de reciclado y no acumulación, eliminando cualquier fuente de alimentación expuesta que pudiera atraer vectores o avifauna.

Control de emisiones: El funcionamiento no prevé la emisión de gases, vapores o humos que puedan reducir la visibilidad o comprometer la seguridad de las operaciones aéreas, cumpliendo simultáneamente con los estándares ambientales de la ciudad.

Gestión de cuerpos de agua: Los espejos de agua pensados disponen de un sistema integral de control hidráulico evitando el estancamiento de agua desalentando así el asentamiento de aves, generando recirculación continua y oxigenación activa para el control de la calidad del agua.

Por su extensión y características del proyecto la reflexión de la luz sobre la superficie acuática no generará deslumbramientos ni afectaciones durante las operaciones de aterrizaje.

Entonces, podemos ver que la profundidad uniforme del perfil y la constante actividad humana en el sector actúan como factores disuasivos, impidiendo el establecimiento de poblaciones de aves.

Desde un punto de vista ecosistémico, los cuerpos de agua del proyecto resultan menos atractivos que los ambientes acuáticos naturales y vegetación circundantes. Ecosistemas consolidados como las lagunas urbanas, parques y el propio Río de la Plata continuarán concentrando la mayor parte de la avifauna regional, sin que el proyecto altere esta dinámica.

Conclusiones: La evaluación de la gestión del riesgo aviario, en conformidad con los criterios de la ANAC, demuestra que este proyecto integral no genera un hábitat atractivo suficiente para constituir un riesgo operacional significativo.

4.5. Convivencia con el Plan Maestro de Aeroparque (AEP/SABE).

Según el desarrollo del Plan Maestro (Resolución ORSNA 20/10), se prevé la ampliación del extremo de la pista 31 en 250 m siendo este el único elemento a ser considerado a futuro para el presente estudio . Esta situación fue contemplada en cuanto al escenario de implantación y desarrollo de las futuras SLO del AEP no arrojando vulneraciones reglamentarias según RAAC partes 153 y 154.

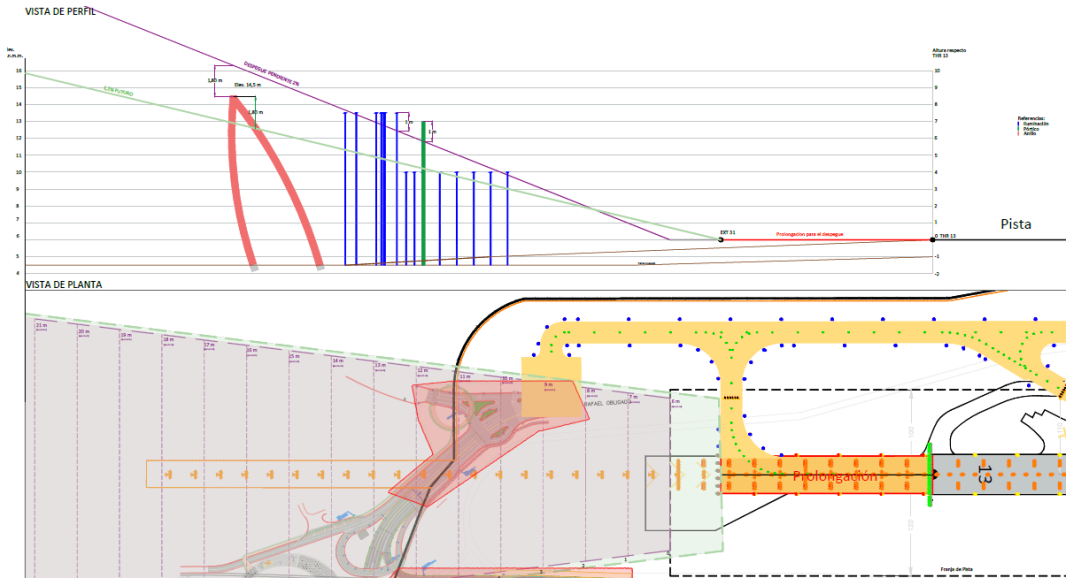


Figura 17 - Ver plano 08 - Plan Maestro

Cabe destacar que, haciendo una evaluación más rigurosa y tomando como base el plano Tipo A (de utilización) de AER, se detectó una afectación en 1,8 m del Anillo, el pórtico en Av. Cantilo en 3 m, como así también luminarias sobre la misma avenida (ver plano 07 Plan Maestro).

Al respecto se considera según normativa que la misma no constituye una Superficie Limitadora de Obstáculos. Asimismo, se verificó que, de acuerdo con el Plano Tipo A proyección a futuro, dicha condición no introduce modificaciones significativas en las operaciones, en tanto los elementos proyectados se mantienen por debajo de otros obstáculos existentes, tal como se observa en la figura siguiente y en el *Plano 04-2 Proyección a futuro Plano ANAC Tipo A - Utilización 1.2-*

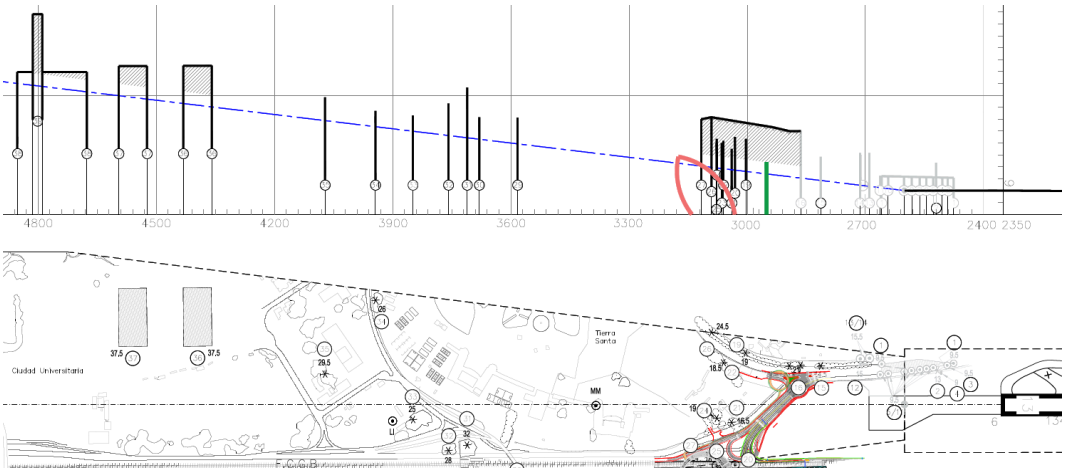


Figura 18 - Plano de utilización proyección a futuro. (Ver Plano 4.2)

Asimismo, la misma ya se encuentra actualmente interferida por edificaciones, arbolado e instalaciones de iluminación linderas al predio del aeródromo. En este contexto, el proyecto no introduce una modificación sustancial del trayecto ni de las condiciones operacionales existentes.

Las alturas previstas para la iluminación, el sistema de CCTV y los pórticos no generan incompatibilidad alguna con el entorno operativo existente, dado que se encuentran en concordancia con las alturas de las luminarias y estructuras actualmente instaladas en el sector. En este sentido, la incorporación de estos elementos no introduce condiciones distintas ni más restrictivas que las ya presentes, ni incrementa el impacto visual o operativo respecto de la situación actual del entorno.

Es importante considerar que según requisitos ANAC, la precisión establecida para objetos en este tipo de área de estudio es de 3 metros, quedando entonces la afectación definida en el párrafo anterior contenida dentro de dicho margen y según lo establecido en la RAAC 154 (Tabla A5-2) no constituyéndose como un obstáculo.

Por otro lado, el plan maestro no anuncia ni propone corrimientos de las antenas ILS ni GP por lo que no afecta lo resuelto en este informe con respecto a compatibilidad electromagnética según el punto 4.3.

4.5.1. Calles vehiculares proyectadas:

Según el diseño del proyecto, las calles vehiculares proyectadas afectan tanto la Situación Actual como el desarrollo del futuro Plan Maestro. La vinculación proyectada ingresa

dentro del actual predio del Aeródromo sobre y sobre camino perimetral que se utiliza hoy en día:

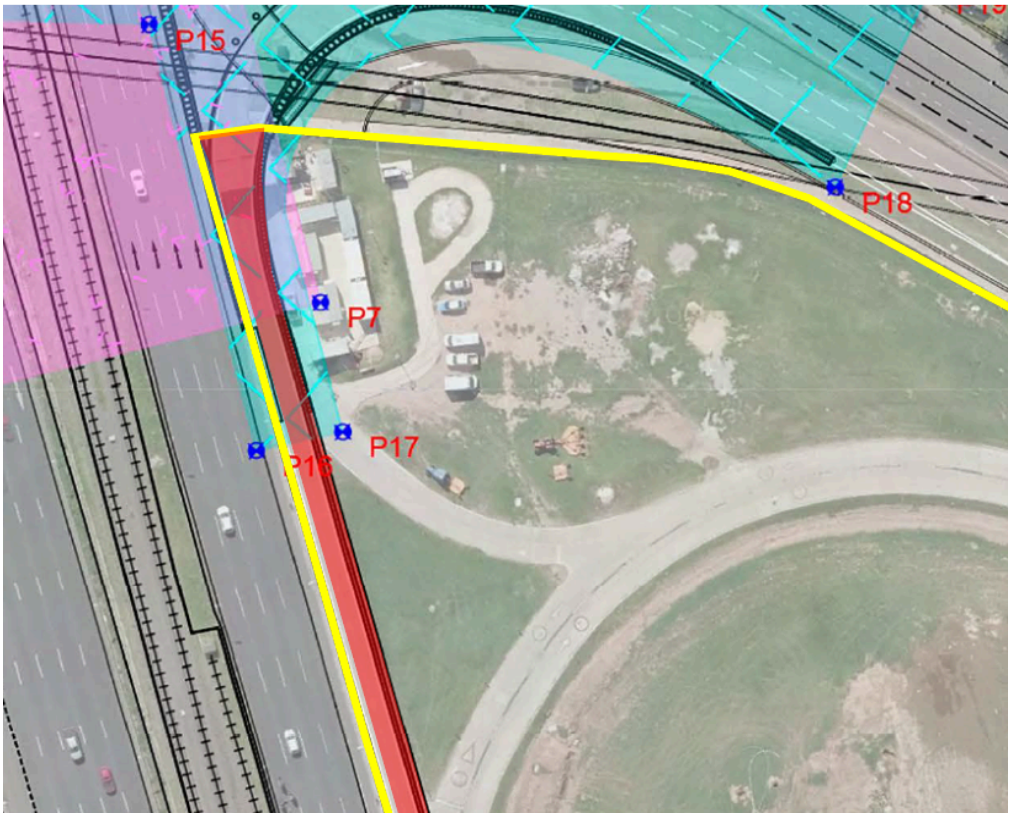


Figura 19 - Situación actual del Aeródromo. Bajada Autopista Illia.
(Amarillo: Cerco Actual / Rojo: Proyección de bajada autopista sobre el predio)

Según el desarrollo del Plan Maestro, en la siguiente imagen se observa en el sector en color rojo la intromisión dentro del predio del aeropuerto:

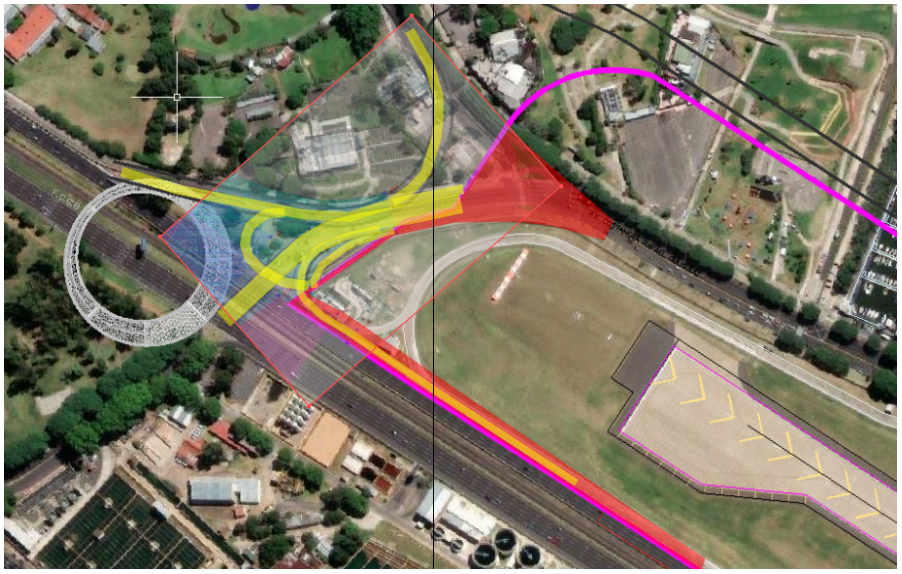


Figura 20 - Plan Maestro. Calles vehiculares.

(Magenta: Cerco Futuro / Rojo: Proyección de calle y bajada autopista sobre el predio)

Esta situación deberá ser planteada ante el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), quien determinará la posibilidad de concretar la intervención dentro del área concesionada del Aeroparque Jorge Newbery (AEP). En este marco, el ORSNA será el organismo encargado de realizar el análisis correspondiente y de canalizar el planteo ante el operador aeroportuario y la autoridad aeronáutica (ANAC), a fin de validar la modificación de la traza existente dentro del predio aeroportuario.

Dicha secuencia de evaluación resulta necesaria para verificar la compatibilidad de la intervención con el Plan Maestro del Aeropuerto, así como para evaluar los riesgos asociados

desde el punto de vista de la seguridad operacional y definir la eventual aceptación de la configuración propuesta.

Si bien las vinculaciones proyectadas no vulneran las Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO), en el sector correspondiente a la bajada de la Autopista Illia el trazado ingresa dentro del predio del aeródromo, lo que implicará la modificación del camino perimetral y de los cercos perimetrales de seguridad, aspectos que deberán ser analizados y validados en el marco del proceso mencionado.

4.6. ANTECEDENTES

Como antecedente, cabe señalar que el Aeroparque Jorge Newbery opera bajo Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO) definidas conforme a la normativa aeronáutica vigente. No obstante, dichas superficies presentan particularidades derivadas de la implantación histórica del aeródromo en un entorno urbano consolidado y ya vulnerado por objetos que fueron debidamente identificados y publicados por ANAC.

En este marco, el Aeroparque cuenta con una excepción en las franjas de pista, materializada en una reducción de las mismas, la cual ha sido oportunamente analizada y autorizada mediante el correspondiente estudio técnico aeronáutico, que evaluó y mitigó los riesgos operacionales asociados. Esta situación excepcional se fundamenta en la

presencia de obstáculos permanentes, tales como calles vehiculares y trazas ferroviarias (FFCC), que interceptan o se desarrollan en proximidad inmediata al área operativa del aeródromo.

En particular y como fuera mencionado, para la traza de las calles vehiculares próximas al Umbral 13, la autoridad (ANAC/ORSNA) deberá realizar un estudio aeronáutico específico que permita evaluar el riesgo para las operaciones aéreas, la implicancia de una eventual reducción adicional de la franja de pista, la afectación a los procedimientos de vuelo, así como la evaluación de interferencias sobre las superficies de protección de las radioayudas, a fin de asegurar que no se generen obstrucciones ni degradaciones operacionales.

Asimismo, de corresponder, deberá procederse a la enmienda del Plan Maestro del Aeroparque, aprobado por la ORSNA, previa intervención del ANAC, y con la participación de los organismos competentes del GCBA, del explotador aeroportuario (Aeropuertos Argentina), y de las demás autoridades involucradas, garantizando la coherencia del proyecto con la planificación aeroportuaria y la seguridad operacional.

5. CONCLUSIONES

Del análisis efectuado se concluye que el proyecto paso bajo nivel y anillo peatonal Pampa, conforme a la documentación evaluada, no vulnera las Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO) del Aeroparque Jorge Newbery, ni afecta las superficies de protección de los procedimientos de vuelo (PANS-OPS), las ayudas visuales ni las radio ayudas para la navegación aérea (ILS, PAPI y sistemas asociados). En consecuencia, la infraestructura permanente proyectada resulta compatible con la operación aeronáutica del Aeroparque y su desarrollo futuro según plan maestro vigente (Resolución ORSNA N°20/10).

No obstante, las vinculaciones viales proyectadas, en particular aquellas próximas al Umbral 13 y al sector de la Autopista Illia, implicarán modificaciones del camino perimetral existente, motivo por el cual deberán ser evaluadas específicamente por el ORSNA y la ANAC.

Asimismo, la incorporación de nueva iluminación vial y señalética vertical será emplazada con criterios equivalentes a los de los elementos actualmente existentes en la zona, respetando alturas, disposiciones y orientaciones ya constituidas, de modo tal que no se generen afectaciones sobre las Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO), los procedimientos de vuelo ni las superficies de protección de radioayudas.

En este sentido, y considerando que las áreas involucradas se encuentran dentro del ámbito de influencia del Aeroparque Jorge Newbery, será el ORSNA quien determine la posibilidad de

concretar la intervención dentro del área concesionada del aeropuerto. En consecuencia, dicho organismo, en coordinación con la ANAC, deberá efectuar el análisis correspondiente y la validación de la configuración propuesta en relación con el Plan Maestro del Aeropuerto, así como la evaluación de los riesgos operacionales asociados que pudieran derivarse de su implementación.

Durante la etapa de obra, el empleo de grúas deberá ajustarse a las alturas máximas establecidas en los planos entregados. En caso de requerirse exceder dichos límites, será obligatoria la coordinación previa con la Jefatura del Aeródromo, mediante la conformación de un Comité de Seguridad operacional (CSO) local, definiendo ubicación, alturas, horarios, señalización, balizamiento y notificación a la comunidad aeronáutica (NOTAM).

Se recomienda mantener coordinación permanente con la autoridad aeroportuaria, ANAC y ORSNA, y asegurar que tanto las obras temporales como la iluminación permanente del proyecto no generen interferencias visuales, luminosas ni operacionales con la seguridad aérea.

6. ANEXOS

Se adjuntan los siguientes ocho (8) planos en formato de Anexo

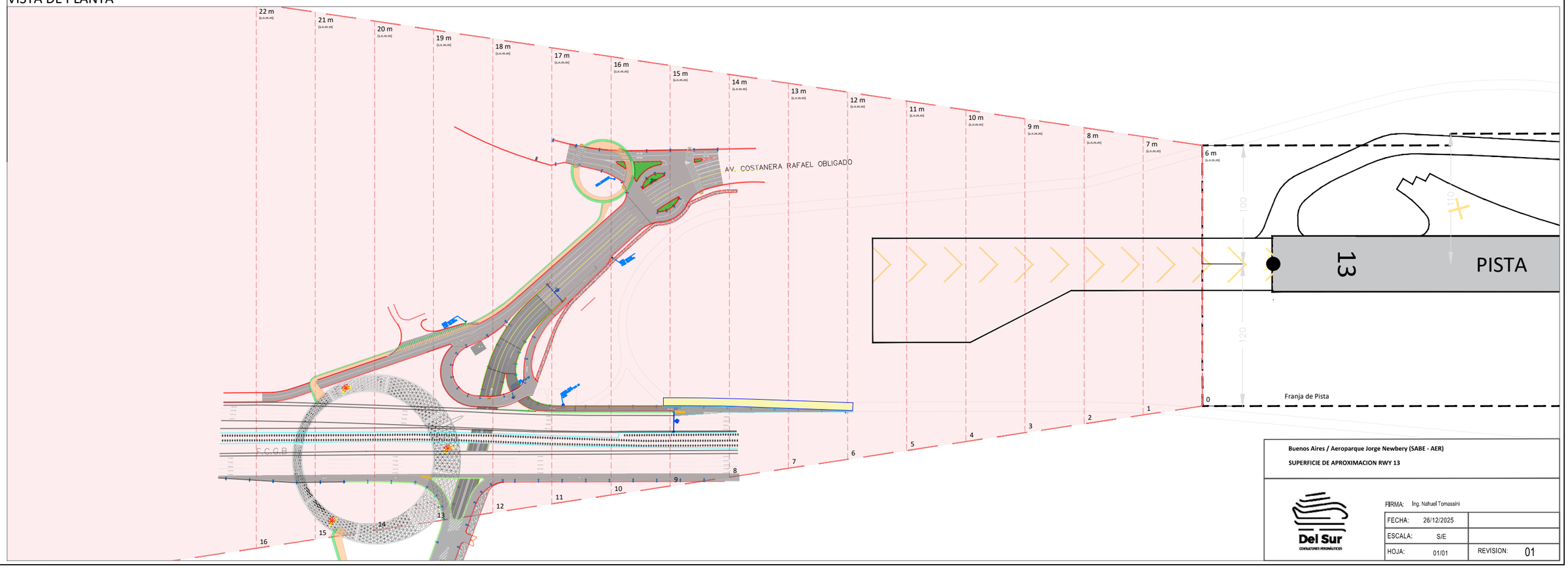
- Superficie de Aproximación RWY 13

- Superficie de Ascenso En El Despegue RWY 13
- Superficie Plano Tipo A - Utilización –
- Plano ANAC Tipo A - Utilización 1.2
- Superficie de Protección Del Gp
- Superficie de Protección Del Als
- Plan Maestro, sumado a la proyección de nueva superficie de ascenso en el despegue RWY 31 y Plano tipo A (utilización 1,2)
- Sector Grúas RWY

VISTA DE PERFIL



VISTA DE PLANTA



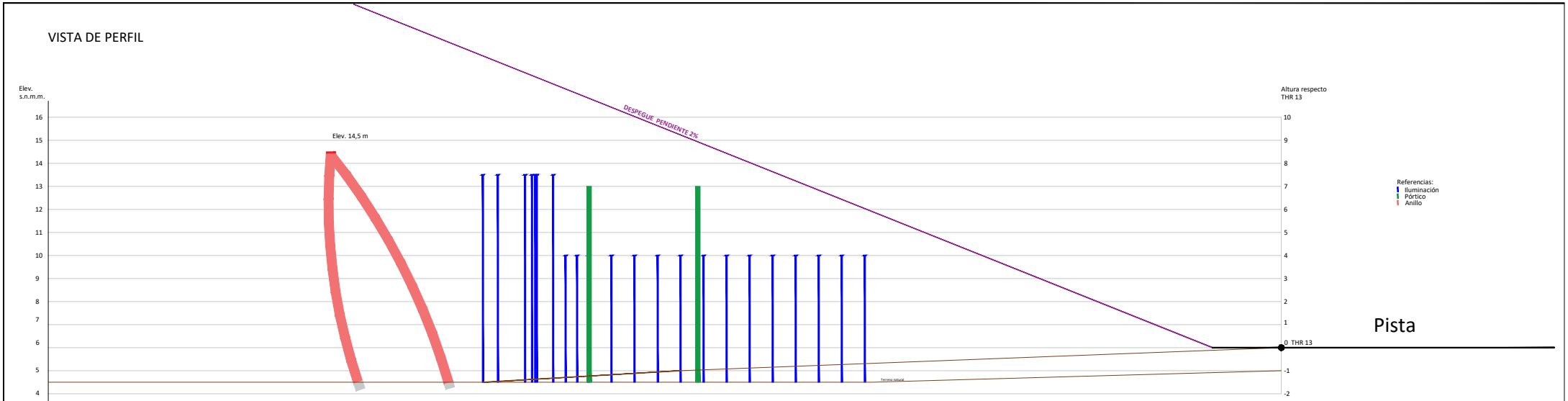
Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery (SABE - AER)

SUPERFICIE DE APROXIMACION RWY 13

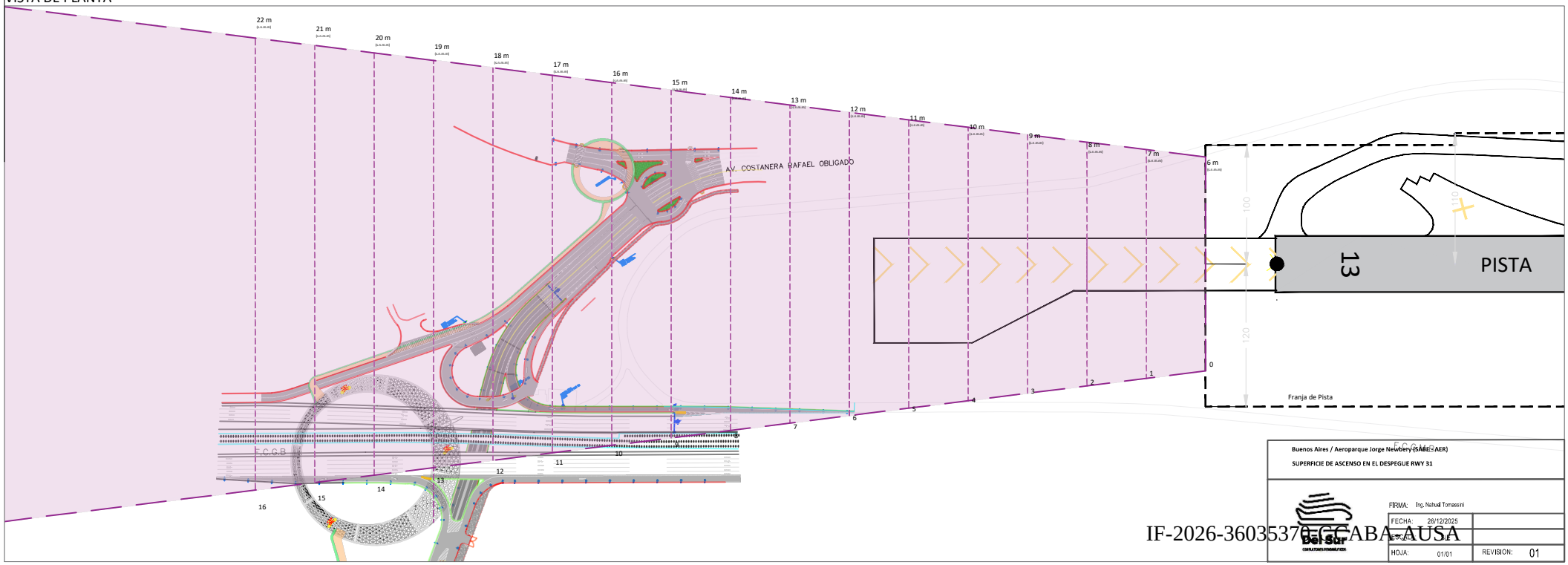
Del Sur
CONSULTORES AERONÁUTICOS

FIRMA:	Ing. Nahuel Tomassini		
FECHA:	26/12/2025		
ESCALA:	S/E		
HOJA:	01/01	REVISION:	01

VISTA DE PERFIL

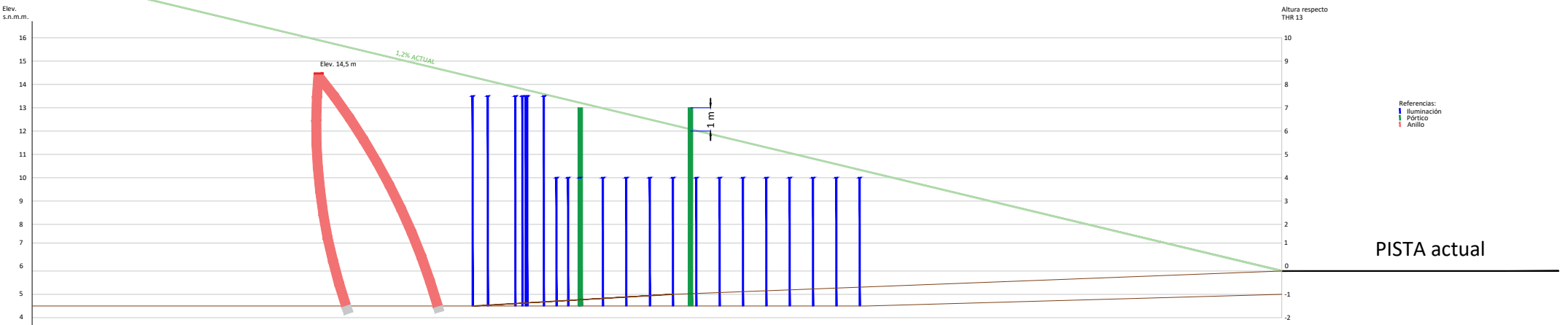


VISTA DE PLANTA

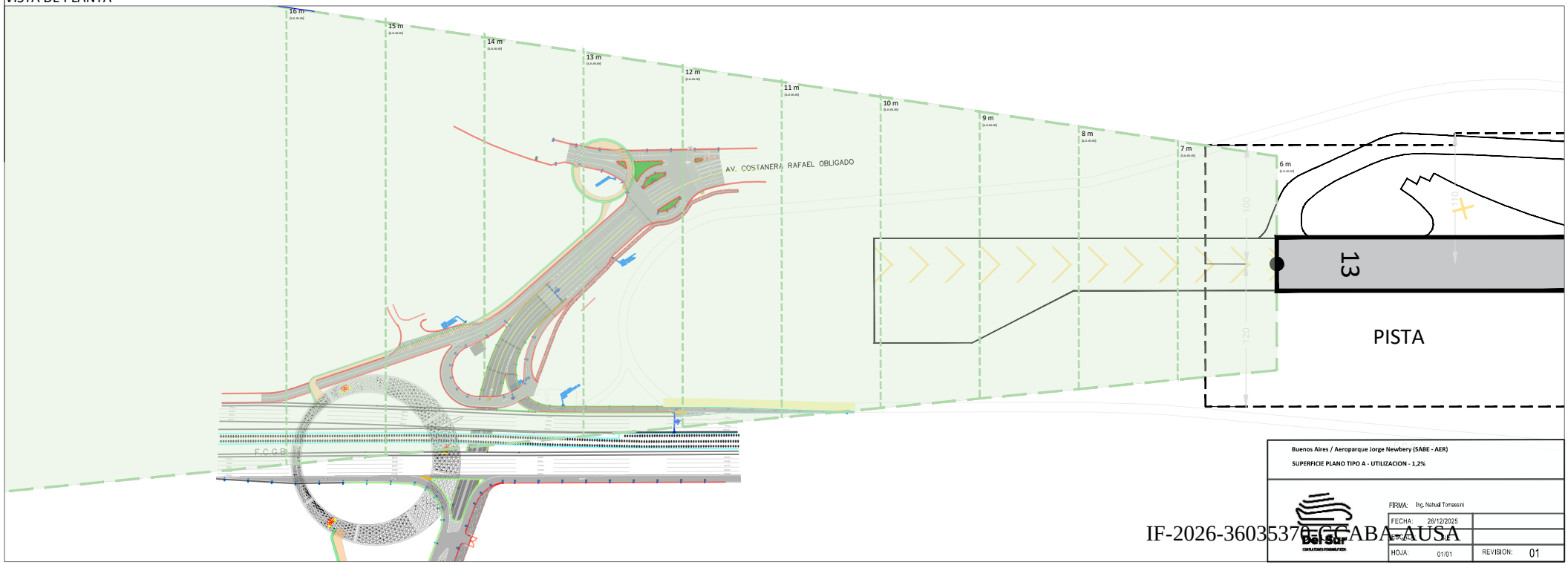


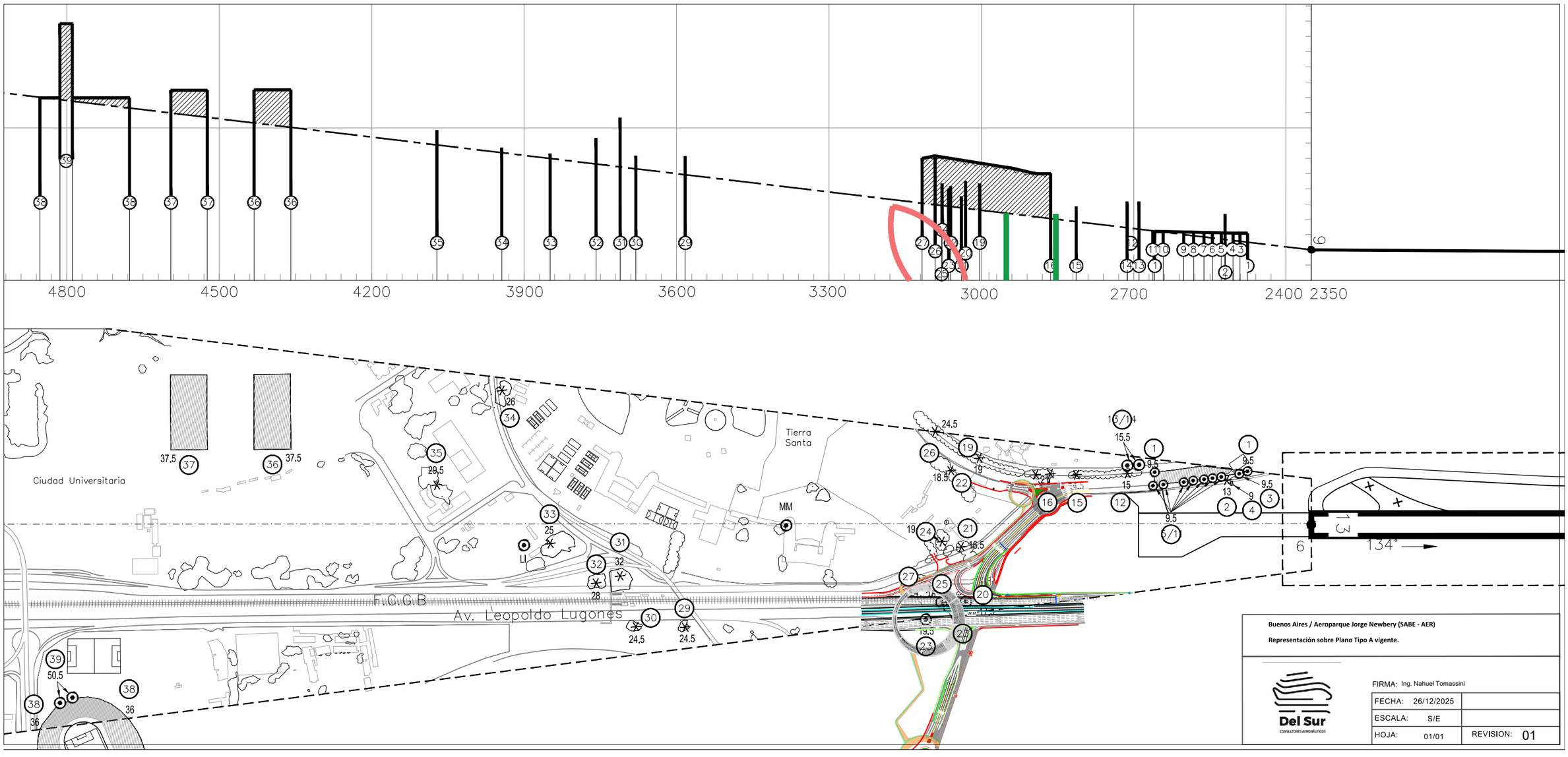
IF-2026-36035370-GCABA-AUSA

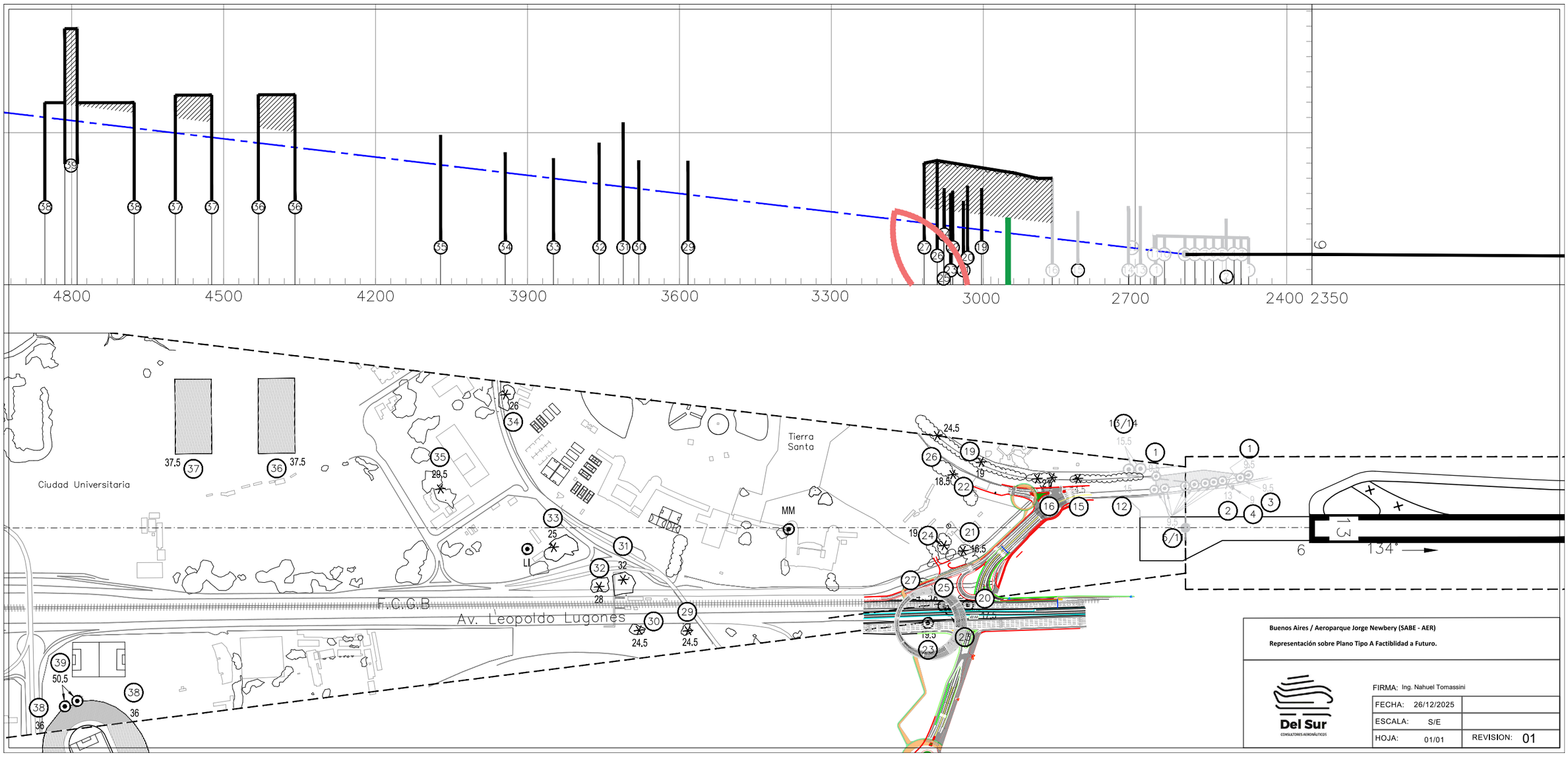
VISTA DE PERFIL

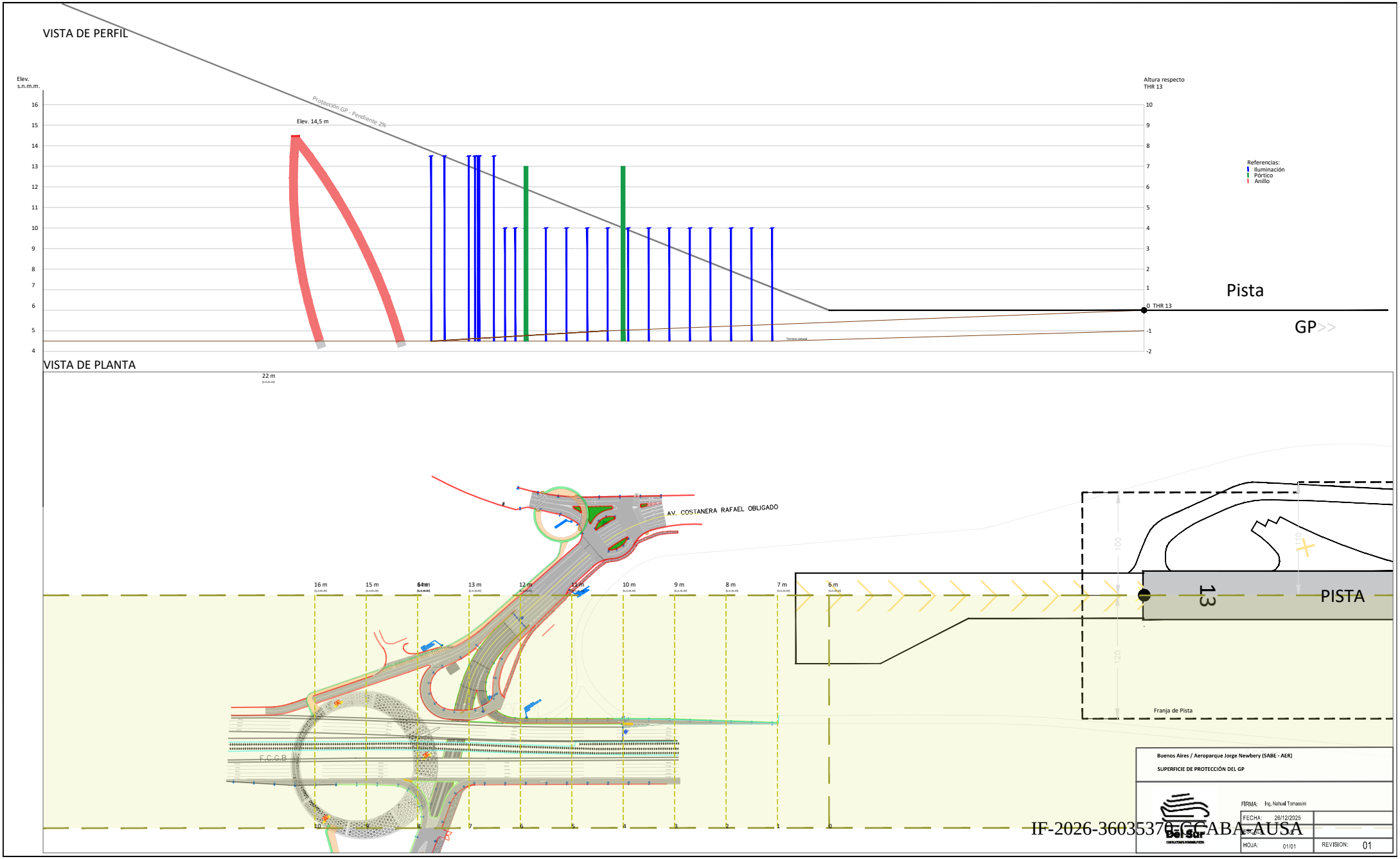


VISTA DE PLANTA



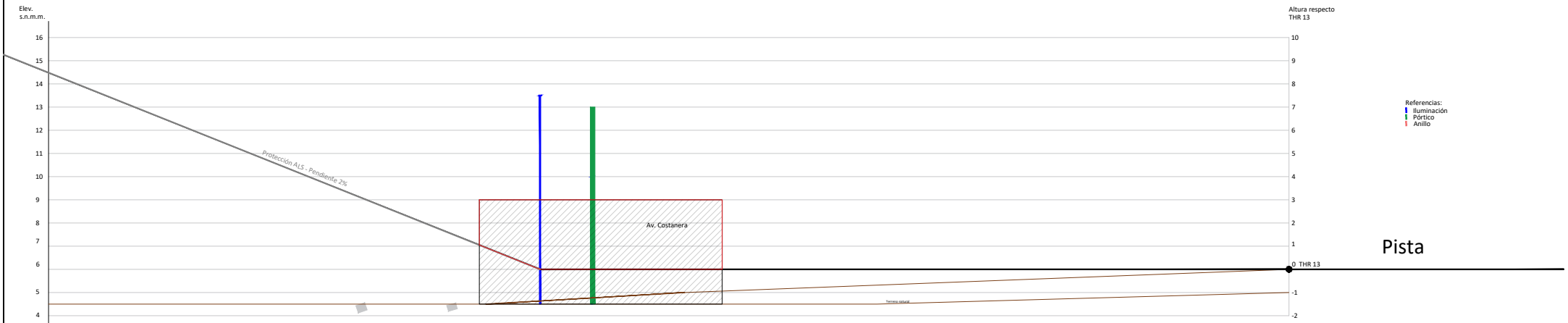

4800
4500
4200
3900
3600
3300
3000
2700
2400 2350
Ciudad Universitaria
Tierra Santa
MM
F.C.G.B
Av. Leopoldo Lugones
134°
Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery (SABE - AER)
Representación sobre Plano Tipo A vigente.
FIRMA: Ing. Nahuel Tomassini
FECHA: 26/12/2025
ESCALA: S/E
HOJA: 01/01
REVISION: 01
Del Sur
CONSULTORES AERONÁUTICOS


4800
4500
4200
3900
3600
3300
3000
2700
2400
2350
Ciudad Universitaria
Tierra Santa
MM
F.C.G.B
Av. Leopoldo Lugones
134°
Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery (SABE - AER)
Representación sobre Plano Tipo A Factiblidad a Futuro.
Del Sur
FIRMA: Ing. Nahuel Tomassini
FECHA: 26/12/2025
ESCALA: S/E
HOJA: 01/01
REVISION: 01

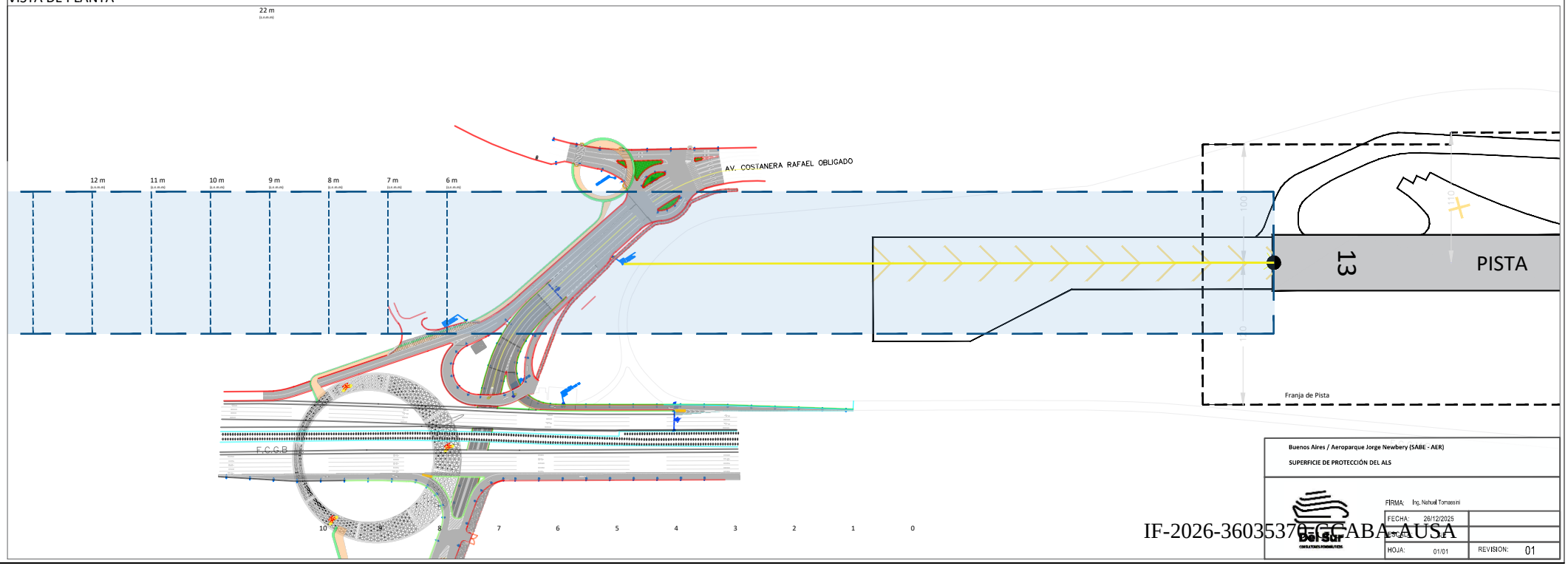


IF-2026-36035370-GCABA-AUSA

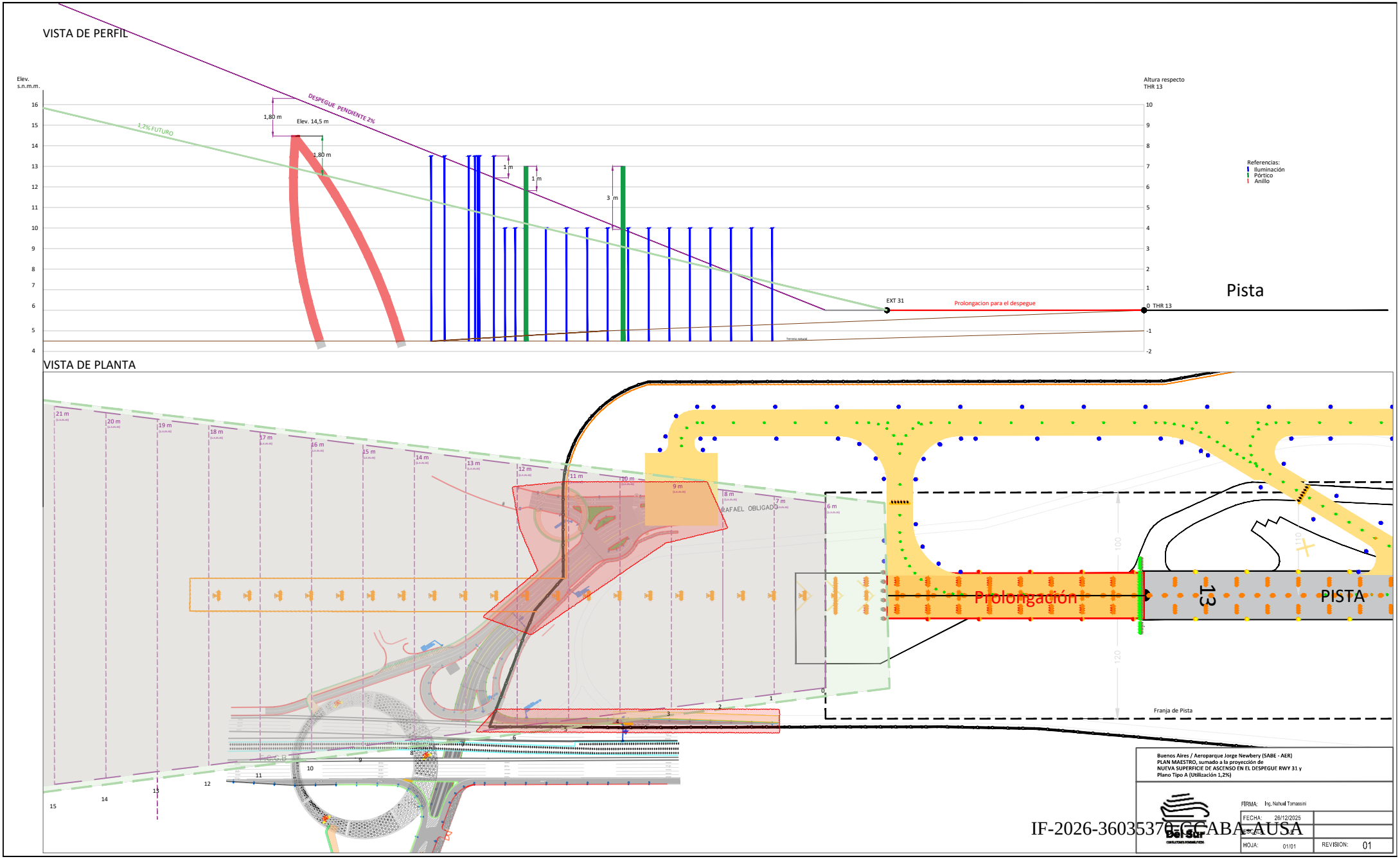
VISTA DE PERFIL



VISTA DE PLANTA

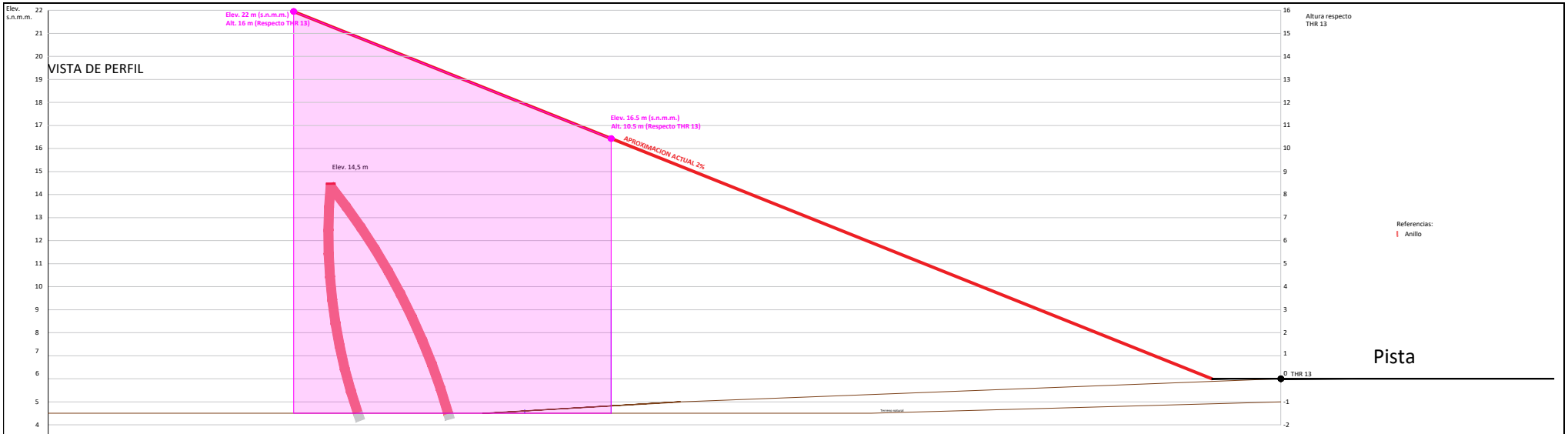


IF-2026-36035370-GCABA-AUSA

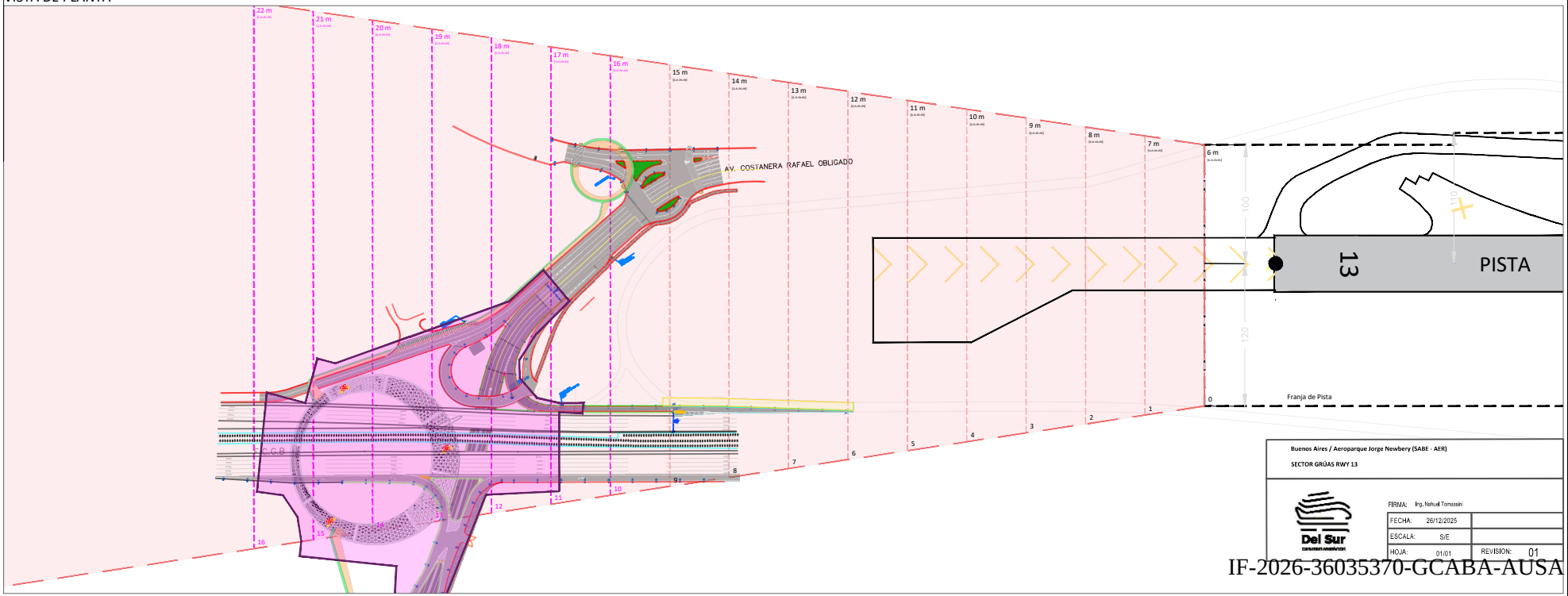


IF-2026-36035370-GCABA-AUSA

VISTA DE PERFIL



VISTA DE PLANTA



IF-2026-36035370-GCABA-AUSA

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-2026-36035370-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Lunes 10 de Agosto de 2026

Referencia: Factibilidad proyecto Paso bajo nivel y anillo peatonal Pampa

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 58 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.10 12:55:25 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.10 12:55:28 -03:00

B	Informe Final		AL		20/06/2025
A	Informe de Avance		AL		09/05/2025
Rev	Descripción	Proy	Rev	Apr	Fecha

	PBN LA PAMPA FC BELGRANO NORTE, AV LUGONES, AU ILLIA CABA	

Número de Contrato: 2024-02-0028-00	Memoria N°: PMP-TR-IN-001	Rev: B
Contenido: Estudio de Impacto Tránsito y Movilidad	Fecha: 29/06/2025 Realizó: Revisó: AL Aprobó:	Contratista:

IF-2025-28400896-GCABA-AUSA

ÍNDICE

1. Introduccion 5
1.1. Objetivos 5
1.2. Metodología 5
1.3. Profesionales intervinientes 6
2. Marco normativo e institucional 7
2.1. Normativa de la Nación Argentina 7
2.2. Normativa de la Ciudad Autónoma de Buenos aires 7
3. Descripción del proyecto 10
3.1. Descripción General 10
3.2. Infraestructura propuesta 12
3.2.1. Cruce bajo nivel vehicular 12
3.2.2. Anillo Pampa 14
3.2.3. Peatonalidad – Bicicletas 17
4. Aplicación de Modelos de Simulación 18
4.1. Conceptualización 18
4.2. Modelo Macroscópico de simulación 19
4.2.1. Adaptación del Modelo Macroscópico 20
4.2.2. Obtencion de la Matriz OD de Transporte Privado 22
4.2.3. Calibración del Modelo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 23
4.3. Modelo Microscópico de simulación 24
4.3.1. General 24
4.4. Construcción del modelo 26
4.4.1. Geometría 26
4.4.2. Categorización de las rutas 28
4.4.3. Transporte Público 28
4.4.4. Perfil de demanda horario 28
4.4.5. Calibración del modelo 29
4.4.6. Calibracion de flujos en periodos pico 30
4.4.7. Diagnóstico de la situación existente 32
4.5. Escenarios de analisis 34
4.6. Relevamiento y recopilación de antecedentes 34
4.6.1. Área de incidencia 35
4.6.2. Geometría de la red 36
4.6.3. Parámetros funcionales 38

IF-2025-28400896-GCABA-AUSA

4.6.4. Relevamiento de usos del suelo 39

5. Demanda 44

5.1. General 44
5.2. Demanda presente 44
5.3. Demanda futura 46
5.3.1. General 46
5.3.2. Crecimiento vegetativo 46

6. Modos de transporte presentes 47

6.1. General 47
6.2. Transporte ferroviario 47
6.3. Buses 47
6.4. Peatones 47
6.1. Bicicletas 49
6.2. Perfil de la demanda 50

7. Relevamientos y parametos ompementarios 51

7.1. Semaforización 51
7.2. Parámetros complementarios 51
7.2.1. General 51
7.2.2. Flujo de saturación 52
7.2.3. Formación de colas y retardo en intersecciones 52
7.2.4. Condiciones particulares 52

8. Parámetros de Análisis 54

8.1. General 54

9. Inclusion de La infraestructura de proyecto 56

9.1. General 56

10. Evaluación de la Etapa Operacional 59

10.1. Modelo Microscópico Análisis Escenario Operacional 59
10.1.1. Analisis subjetivo (Cualitativo) 59
10.1.2. Análisis Objetivo (Cuantitativo) 62

11. Evaluación de la Etapa de Obra 68

11.1. General 68
11.2. Accesibilidad 68
11.3. Desvios de obra 70
11.4. Demoliciones y excavaciones 72

IF-2025-28400896-GCABA-AUSA

11.5. Montaje de estructuras 73
11.6. Secuencia de trabajo 74
11.7. Montaje del Anillo 75
11.8. APP 76
11.9. Circulación peatonal 76
11.10. Seguridad vial 76
12. Evaluación de la Etapa de Operación 78
12.1. Circulación vehicular 78
12.2. Circulación peatonal y micromovilidad 78
12.3. APP 78
12.4. Seguridad vial 78
13. Conclusiones 79
13.1. General 79
13.2. Contexto 79
13.3. Proyecto 79
13.4. Movilidad y Tránsito 79

1. INTRODUCCION

Identificar, evaluar y cuantificar los impactos generados por la implementación del proyecto PBN LA PAMPA FC BELGRANO NORTE, AV LUGONES, AU ILLIA en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre la movilidad general en el area de incidencia, estableciendo las medidas de mitigación que puedan eliminar o minimizar aquellos con efectos negativos sobre el medio natural, medio físico o antrópico de incidencia.

La calle La Pampa en el sector involucrado con la ubicación de la obra, se presenta como el límite geográfico entre las comunas 13 y 14, que a su vez responde a la frontera entre los barrios de Belgrano y Palermo, por lo cual la Autoridad Ambiental de aplicación con jurisdicción resulta la Agencia de Protección Ambiental (APrA).

1.1. OBJETIVOS

El presente informe tiene como objeto estudiar el Impacto Vial (tránsito y movilidad) que generará la implementación de un Paso Bajo Nivel (PBN) a desarrollarse en la traza de la calle La Pampa en su intersección con la AU Illia y la traza del Ferrocarril Belgrano Norte.

Tanto la autopista como la traza ferroviaria mencionadas resultan importantes barreras físicas que limitan fuertemente la conectividad y accesibilidad desde la ciudad al corredor costero sobre el Rio de la Plata, existiendo sobre ambos sectores fuertes generadores y atractores que esta situación y segrega cuyos usuarios se ven afectados.

Se propone, a través del análisis general de la movilidad, identificar y describir los conflictos y limitaciones presentes, describir las intervenciones a realizar y evaluar los efectos del nuevo proyecto, cuantificando los impactos positivos y minimizando o eliminando los eventuales negativos que se detecten.

Es importante mencionar que el presente estudio se corresponde con el capítulo denominado Estudio de Impacto Vial, que forma parte del Estudio de Impacto Ambiental desarrollado, por lo que se analizarán aquí los componentes de proyecto que se relacionen en forma directa con esa temática, debiendo referirse al estudio general para cualquier información adicional que sea requerida.

1.2. METODOLOGÍA

Conceptualmente, el estudio se desarrollará en cinco módulos bien diferenciados

- Relevamiento y colección de datos de la situación actual –Construcción y calibración de modelos de simulación de tránsito.
- Diagnóstico de la situación existente - Parámetros de la línea de base
- Evaluación del Proyecto en su Etapa Operacional

IF-2025-28400896-GCABA-AUSA

- Evaluación de la Etapa de Obra
- Identificación, caracterización y evaluación de impactos detectados. Elaboración de medidas de mitigación correspondientes.

El informe formará parte del Estudio de Impacto Ambiental, conformando el capítulo Estudio de Impacto Vial del mismo y cuyos resultados serán insumos para el desarrollo de los escenarios de la simulación microscópica de tránsito, como datos requeridos en la aplicación de los modelos de Impacto Acústico y la generación de Mapas de Ruidos.

1.3. PROFESIONALES INTERVINIENTES

Los profesionales intervinientes del presente Estudio de Impacto Vial son:

- Ing. Alejandro Langlois
- Ing. Lionel Saint Marc
- Equipo Técnico

2. MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

El proyecto será ejecutado en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por lo cual la Autoridad Ambiental con jurisdicción es la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires (APrA).

En este apartado se incluye la normativa vigente en materia ambiental que deberá cumplirse para el desarrollo del proyecto, dentro de la cual se encuentra incluida la de aplicación sobre el Estudio de Impacto Vial.

2.1. NORMATIVA DE LA NACIÓN ARGENTINA

Las principales leyes y normas de aplicación al Proyecto son:

- Constitución Nacional;
- Ley N°25.675/2002 (Ley General del Ambiente); y
- Decreto Nº2.413/2002. Observaciones y Promulgación de la Ley General del Ambiente.

La Ley N°25.675/2002 (LGA), con relación a la Evaluación de Impacto Ambiental, en su art. 11° indica para “toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución”.

En tanto que su art. 13° define que “Los estudios de impacto ambiental deberán contener, como mínimo, una descripción detallada del proyecto, de la obra o actividad a realizar, la identificación de las consecuencias sobre el ambiente y las acciones destinadas a mitigar los efectos negativos”.

- Ley N°20.284 (Contaminación Atmosférica);
- Ley N°24.051/1.991 (Régimen de Residuos Peligrosos);
- Ley N°25.916/2004 (Ley de Presupuestos Mínimos para la gestión integral de Residuos Domiciliarios); y
- Ley N°25.831/2.004 (Ley de Presupuestos Mínimos de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental).

2.2. NORMATIVA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la normativa aplicable a la categorización de actividades y emisión del CAA vigente a la fecha es la siguiente:

- Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En su artículo 26, establece el ambiente como patrimonio común, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras, y el artículo 30 del referido cuerpo normativo, establece la obligatoriedad de la evaluación previa del impacto ambiental de todo emprendimiento público o privado susceptible de relevante efecto y su discusión en audiencia pública;
- La Ley N°123-LCBA/98, y sus modificatorias, 1.540, 2.628, 2.930, 3.304, 6.100, 6.101, 6.117 y 6.292 (textos consolidados según la Ley N°6.347). Esta ley hace referencia expresa a la protección ambiental y en su art. 1°, conforme a los términos del art. N°30 de la Constitución

de la CABA, determina el **procedimiento técnico-administrativo** para la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA);

- Resolución N°288-GCABA-APrA/23 y la Resolución complementaria N°306-GCABA-APRA/23 aplicable a los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental;
- Disposición N°414-DGEVA/21;
- Resolución N°305-APRA/19;
- Decreto N°85/19;
- Decreto N°86/19;
- Decreto N°87/19;
- Resolución N°81-APRA/24 y su Anexo I (IF-2024-14550965-GCABA-APRA);
- Ley N°6.099 Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires; y
- Ley Tarifaria Vigente.

Otra normativa de la CABA:

- Ley N°1.540/04 de Control Contaminación Acústica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Decreto Reglamentario N°740/GCABA/07 y la Resolución Conjunta N° 2-GCABAAPRA/21;
- Ley N°2.214/07 de Generación de Residuos Peligrosos y su Decreto Reglamentario N°2020/GCABA/07;
- La Resolución N°227-APrA/23 de APrA "Procedimiento para la Evaluación de Sitios Potencialmente Contaminados" y la Ley N°6.117 constituyen el marco normativo vigente para la gestión ambiental de los sitios potencialmente contaminados; y
- Resolución N°2/15 de Seguro Ambiental Obligatorio;
- Resolución Nº177/2007 de la entonces Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS), y sus modificatorias

En términos de documentación especifica de aplicación al proyecto, el GCBA a través de su Jefatura de Gabinete ha emitido los siguientes documentos

- Informe técnico IF-2023-03796437-GCABA-DGPUE, Cruces Viales Corredor Norte, de fecha 13/01/23.
  En dicho informe se manifiesta:
  "……. se ha detectado que las condiciones actuales de accesibilidad y conectividad entre el Corredor Norte y el Borde Ribereño, presentan características físicas que limitan la disponibilidad y la calidad de las mismas; entre ellas se destaca la presencia de infraestructuras de transporte que, por sus requisitos de segregación y exclusividad, requieren soluciones a distinto nivel lo que involucra infraestructura compleja, tal es el caso del Ferrocarril correspondiente a las Líneas Mitre y Belgrano Norte, y la Autopista Lugones-Cantilo.
  En este orden de ideas, a los fines de complementar y conectar el Borde Ribereño -de carácter público y de esparcimiento- y el Corredor Norte -con alta densidad de población y oferta de transporte-, esta Dirección General considera que resulta necesario implementar cruces a distinto nivel que permitan mejorar la accesibilidad y conexión entre los distintos sitios, consolidando así los ejes en sentido norte-sur que promuevan y faciliten la circulación general con especial énfasis en la movilidad activa y el transporte público.
  Específicamente se consideran, como ejes de mayor potencialidad para desarrollar cruces a distinto nivel, los siguientes: a) la Avenida Comodoro Rivadavia sobre las autopistas Lugones-Cantilo y las vías del ferrocarril Mitre, b) la ampliación del cruce existente del puente Scalabrini Ortiz, y ***c) Cruce a desnivel de La Pampa en relación a Lugones-Cantilo y las vías del ferrocarril Belgrano Norte****."*

- Resolución RESOL-2023-57-GCABA-SECTOP, de fecha 30/01/23, Cruces Viales Corredor Norte. En dicha resolución se expresa que *Resuelve*:
  "Encomendar a la empresa Autopistas Urbanas S.A. en el marco de la Ley Nº 3.060 la realización de los estudios de prefactibilidad a fin de llevar a cabo las mejoras en la conexión del Corredor Norte con el Borde Ribereño de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

Las condiciones de movilidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presentan, como sucede en los grandes conglomerados urbanos, un alto grado de complejidad asociado a la interrelación entre demanda de viajes y oferta de medios de transporte e infraestructura de la red.

En la ciudad se viene llevando una continuidad en las políticas de movilidad sostenible, expresándose públicamente en el Plan de Movilidad Sustentable. El mencionado Plan ha concentrado el esfuerzo en priorizar el transporte público, fundamentalmente con vías preferenciales, la construcción de corredores Metrobús y la movilidad saludable, materializada en la red de ciclovías protegidas.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha desarrollado un programa teniendo como objetivo la priorización del transporte público con un horizonte de largo plazo, en el cual el aumento de la capacidad del transporte ferroviario mediante el aumento de la frecuencia de sus servicios es un componente de significativa importancia.

La infraestructura de movilidad, (ya sea para abastecer a los modos motorizados como a otros como peatones, bicicletas, micromovilidad, otros), debe asegurar además una conectividad que permita la integración de los distintos sectores que se ven segregados por la presencia de las trazas ferroviarias y autopistas (barreras urbanas), organizando los servicios de transporte y el tránsito según la lógica operacional de cada uno de ellos. Los proyectos de pasos a desnivel, como el del presente estudio, atiende la necesidad de vincular sectores de la ciudad segregados por las barreras urbanas mencionada, mejorando sensiblemente la movilidad general y la conectividad para todos los modos de transporte, en el marco de los lineamientos del Plan Urbano Ambiental, atendiendo a la eliminación de interferencias, incrementando y mejorando la calidad ambiental del área en la búsqueda de contribuir a una mayor valorización y mejor utilización del espacio público.

El proyecto forma parte de las acciones previstas para mejorar la interconexión en la ciudad, pero fundamentalmente entre el sector denominado Corredor Norte, que involucra las Av. Del Libertador, Santa Fe y Cabildo, y el denominado Borde Ribereño.

El Borde Ribereño presenta mayormente usos de carácter público (en particular el aeroparque de la Ciudad) y de esparcimiento, mientras que el Corredor Norte está conformado por una malla urbana de alta densidad de población y oferta de transporte.

Se encuentran mayormente separados funcionalmente por la traza del ferrocarril Belgrano y el corredor Lugones /Cantilo como continuidad de la AU Illia, por lo que resulta en la conveniencia de implementar cruces a distinto nivel que permitan mejorar la accesibilidad y conexión entre los distintos sitios, consolidando así los ejes en sentido norte-sur que promuevan y faciliten la circulación general transversal con especial énfasis en la movilidad peatonal.



Corredor norte y Borde Ribereño

El siguiente gráfico muestra los cruces a desnivel que permiten conectar los dos sectores involucrados. Puede apreciarse la baja densidad de cruces que existen en el tramo (1 cruce cada 2,4 km en la dirección Oeste-Este y cada 1,8 km en la dirección opuesta) que resulta significativamente baja teniendo en cuenta los flujos reales y potenciales que realizan esos movimientos. Se indica en el esquema la posición del futuro cruce en calle La Pampa, que resulta de posición estratégica ya que se presenta prácticamente baricéntrica del tramo entre el final de AU Illia y la Av. General Paz.



Cruces existentes

3.2. INFRAESTRUCTURA PROPUESTA

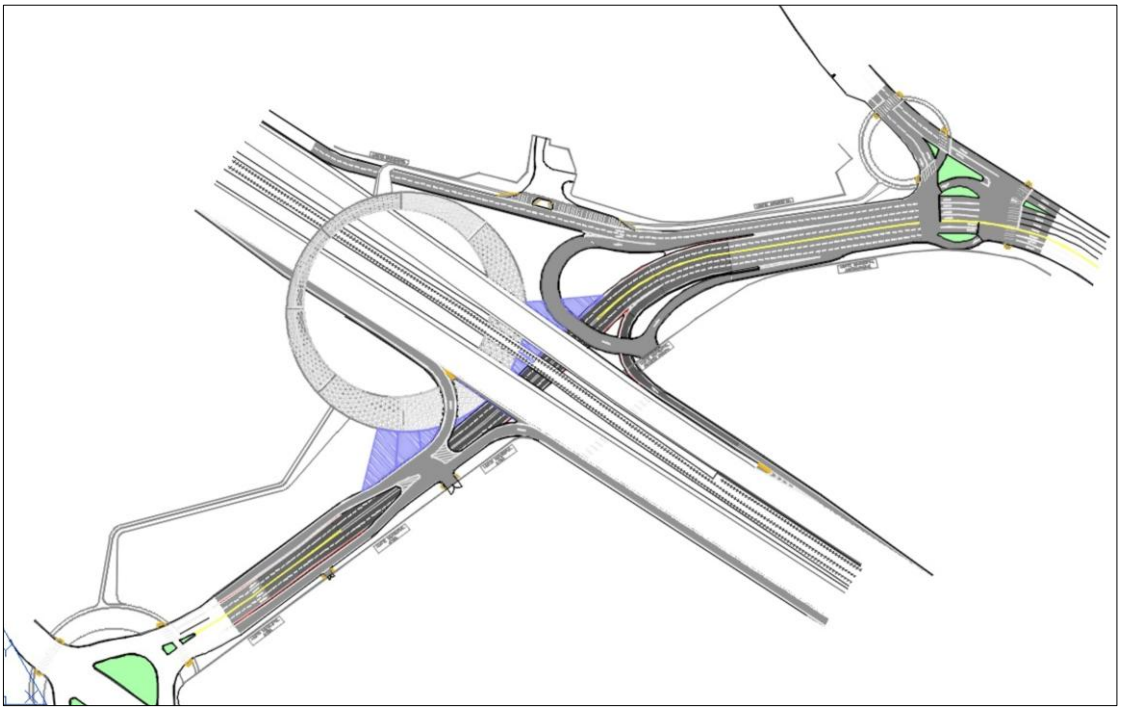
Se describe la propuesta de infraestructura con el fin de analizar las condiciones propuestas para abastecer la movilidad en el sector. Esto significa que cualquier consideración que se desee analizar respecto de factores como los arquitectónicos, urbanísticos, otros, deben ser consultadas en algunos de los otros componentes del ETIA desarrollado, del cual este documento es sólo el capítulo asociado al Estudio de Impacto Vial, incluyendo la movilidad general.

3.2.1. CRUCE BAJO NIVEL VEHICULAR

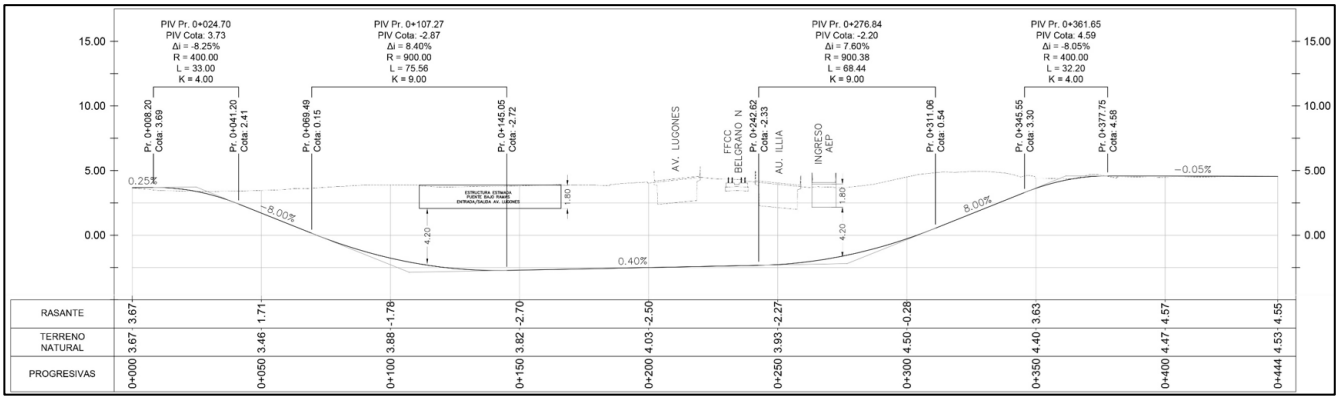
El proyecto conectará las Avenidas Figuera Alcorta y Costanera en ambos extremos de la extensión de la calle La Pampa, a través de un Paso Bajo Nivel (PBN) mixto bajo las vías del ferrocarril Belgrano Norte y las avenidas Lugones - Cantilo. Asimismo, se considera como condiciones de borde el mantenimiento operativo y sin afectación funcional de los ingresos y egresos al predio de AySA y al Aeroparque (puesto Pampa), que se mantendrán operativos durante todo el periodo de obra.

El cruce bajo nivel propuesto posee capacidad adecuada para abastecer a los movimientos previstos. Como evaluación inicial que, de marco a este estudio, se propone un cruce de un carril por sentido. Sin embargo, debe entenderse que, a la luz de los resultados del análisis y asignación de tránsito, se evalúa la necesidad o conveniencia de incluir un segundo carril por sentido.

El siguiente gráfico muestra la propuesta, donde puede visualizarse la conexión entre las avenidas mencionadas (Costanera y F. Alcorta) y la accesibilidad a la traza de la AU Illia y Lugones.

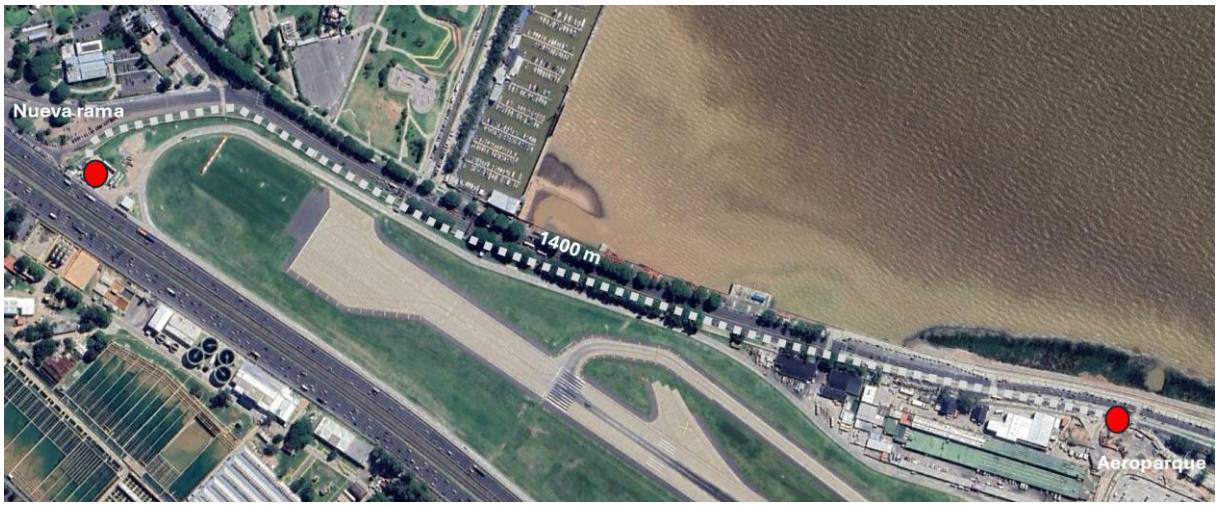


Paso Bajo Nivel



Paso Bajo Nivel – Altimetría

Como elemento significativo se incluye una rama de salida desde la calzada ascendente de la AU Illia hacia la Av. Costanera. Esta rama presenta como beneficio significativo la posibilidad de acceder al Aeroparque desde el centro de la ciudad circulando por la autopista Illia, lo que resulta una ruta altamente conveniente dada las condiciones de circulación de la autopista y la cercanía de la Av Pampa respecto del aeroparque, lo que genera una ruta marcadamente más conveniente que las existentes.



Conexión con Aeroparque

3.2.2. ANILLO PAMPA

Se trata de un proyecto integral de conexiones peatonales, de ciclovías y viales, tiene como elemento central y más significativo, el diseño de un ***puente-túnel en forma de anillo***. La morfología circular del anillo simboliza la conexión y la continuidad, representando la unión de dos sectores de la ciudad que actualmente están divididos por una barrera urbana compuesta por una autovía y una línea de tren. Este anillo cruza por encima de esta barrera, y tiene continuidad por debajo de ella, creando un recorrido continuo y fluido.

La propuesta consiste en la construcción de un puente peatonal y ciclovía con una morfología en forma de anillo. Este diseño permite superar la barrera urbana existente de manera innovadora y eficiente, facilitando la conexión entre el área urbana y el Río de la Plata. El proyecto no solo resuelve la complejidad de este nuevo elemento para la ciudad, sino que además reformula el sistema vial, duplicando su capacidad y posibilitando además un retome hacia el norte que aliviara las actuales alternativas.

En la descripción general del proyecto se mencionan las siguientes características del anillo Pampa

Características del Anillo:

1. **Diseño Emblemático:** La forma de anillo del puente lo convierte en un ícono arquitectónico y un punto de referencia en la ciudad, destacando por su estética innovadora y su funcionalidad.

2. **Conectividad:** Facilita la conexión directa entre el área urbana y el Río de la Plata, promoviendo el tránsito peatonal, ciclista y vial de manera segura y eficiente.

3. **Integración Urbana:** El anillo no solo cruza la barrera urbana, sino que también pasa por debajo de ella, integrándose de manera armoniosa con el entorno y respetando la infraestructura existente.

4. **Visibilidad Impactante:** Con un diámetro de 140 metros, el puente será visible desde los parques aledaños, la autovía, el tren y hasta desde el aire. Miles de vehículos y pasajeros diarios podrán apreciar esta estructura emblemática, convirtiéndola en un punto de referencia visual y un símbolo de la ciudad.

5. **Espacio Volumétrico:** El anillo es volumétrico, permitiendo que peatones y ciclistas lo recorran por dentro. Las funciones gastronómicas y de esparcimiento también se desarrollan en su interior, creando un espacio dinámico y multifuncional. El intradós del anillo es finamente un parque de diseño de aproximadamente 3000 m² exteriores. Los intersticios que deja la estructura se tratan con cerramientos trasparentes que actúan como barreras acústicas y cortaviento. También pueden complementarse con paneles solares, tendientes a una autonomía energética, pero que además actúan como parasoles. Solo en su parte inferior (justo debajo de la estructura de la autovía) el anillo se convierte en un espacio interior, perfectamente aislado térmica como acústicamente, preparado para recibir todo tipo de programas, tales como gastronómicos, deportivos, culturales o educativos.

6. **Estructura Metálica:**

El puente está construido con acero corten, conformado por una malla triangulada de barras rectas. Los cerramientos entre los triángulos estructurales sirven como pantallas acústicas para mitigar el ruido de los autos, pantallas corta viento y paños para generar sombras. Es interesante recalcar que una forma tan orgánica se conforma solo con barras rectas y cerramientos planos en forma de triángulo.

7. **Topografía Adaptada:** La topografía del Parque 3 de febrero se prepara para recibir el anillo inclinado, generando taludes, que ayudan a sostenerlo visual y estructuralmente, y que actúan como pantallas acústicas para mitigar el ruido de los autos hacia el parque. Este diseño pone en valor y potencia una de las características más atractivas que tuvo el proyecto original del Parque San Benito, que fue su topografía con movimiento.

8. **Mirador Panorámico:** Una de las características más destacadas del anillo será su función como mirador panorámico. Desde este punto elevado, los visitantes podrán disfrutar de vistas espectaculares de los despegues y aterrizajes en el Aeroparque Jorge Newbery. Actualmente, muchas personas se congregan en los alrededores del aeropuerto para observar los aviones; sin embargo, este nuevo espacio ofrecerá una experiencia mucho más cómoda y segura, convirtiéndose en un atractivo adicional del parque.



Anillo Pampa- Vista 1



Anillo Pampa- Vista 2

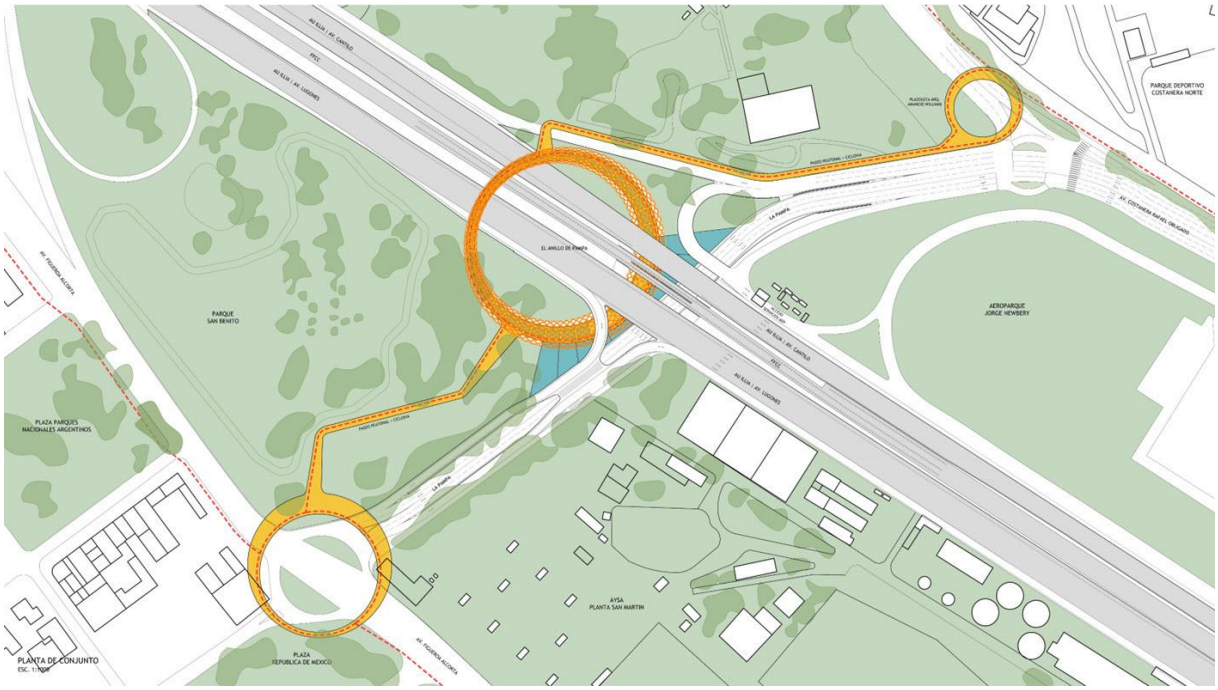


Anillo Pampa- Planta

3.2.3. PEATONALIDAD – BICICLETAS

El proyecto incluye un corredor que permite a peatones y ciclistas tanto la accesibilidad a la zona del Anillo como vincular la ciudad con la ribera.

El siguiente esquema muestra el corredor mencionado, sobre el que se desarrollaran bicicleteros y mobiliario urbano que le dará apoyo a los peatones y ciclistas en sus recorridos.



Corredor peatonal/bicicletas

El proyecto promueve corredores de movilidad sustentable y micromovilidad.

El trazado de la bicisenda mencionado anteriormente, en conjunto con los corredores peatonales que encuentran el cruce de la traza ferroviaria y la autopista inmersos en el desarrollo del anillo, aumentan las condiciones de seguridad en la movilidad y la conectividad entre ambos sectores vinculados

4. APLICACIÓN DE MODELOS DE SIMULACIÓN

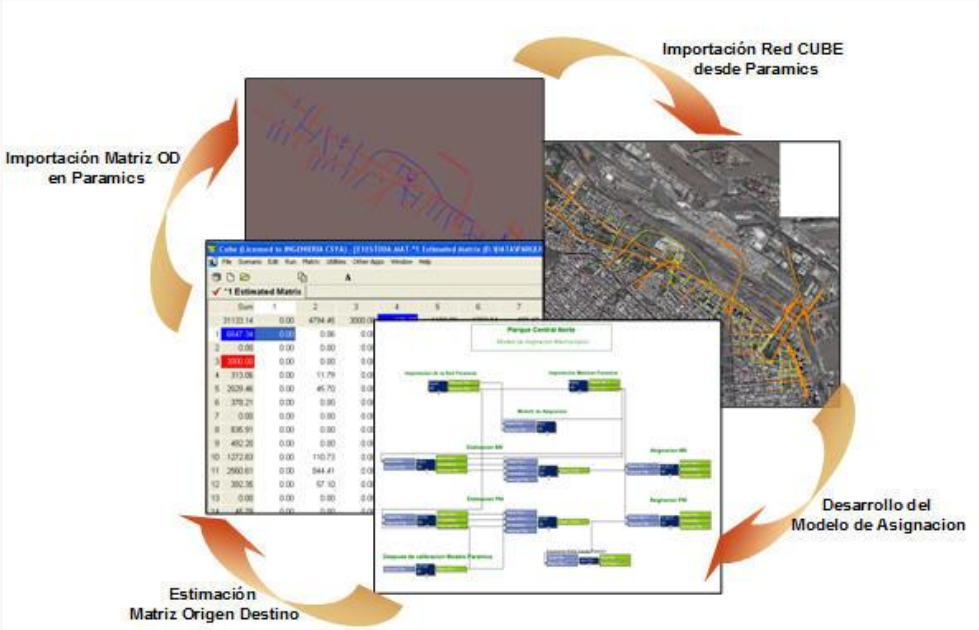
4.1. CONCEPTUALIZACIÓN

Los fenómenos asociados al tránsito urbano en áreas complejas, donde el componente de congestión se encuentra presente en numerosos puntos, imponen la necesidad de utilizar las herramientas más avanzadas de análisis, en donde puedan incorporarse la totalidad de los componentes con incidencia en el desarrollo del tránsito y transporte, y en las cuales se considere las características estocásticas de la demanda. En este marco, se han desarrollado dos tipos de modelos como herramientas de análisis para obtener los objetivos planteados: la utilización de un sistema microscópico de simulación de tránsito actuando en conjunto con modelos macroscópicos de simulación que asistan al primero en el análisis de demanda en las primeras etapas del estudio, como se explica en los puntos siguientes.

El uso en conjuntos de modelos macroscópicos y microscópicos de simulación de tránsito se presenta como la sucesión de procesos que, en interacción, han brindado los resultados validados de mayor robustez y precisión en proyectos desarrollados en entornos de alta complejidad, como en este caso, donde se deben considerar procesos de asignación de rutas dentro y fuera del área de estudio y análisis operacionales en los distintos escenarios.

Con el propósito de obtener resultados consistentes con las necesidades del análisis, es necesario incorporar procesos de asignación de tránsito que permiten interpretar el comportamiento de los conductores al encontrar en la oferta de infraestructura vial las nuevas condiciones propuestas.

Es por ello que debe trabajarse con demandas definidas a través de matrices origen destino, que brinden al modelo la capacidad de redistribuir el tránsito en las distintas rutas disponibles mediante la utilización de algoritmos adecuados a este fin. La obtención de estas matrices se realizará mediante el procesamiento de los datos disponibles y su análisis en software con disponibilidad de procesos ODME (Origin Destination Matrix Estimation).



Interacción modelo macroscópico y microscópico

Se genera así una interacción entre los modelos macroscópicos y microscópicos propuestos, que abastecen al estudio de los datos necesarios para la correcta descripción de la demanda de tránsito y transporte.

Como resumen:

- El modelo macroscópico propuesto será utilizado en el procesamiento de los datos de demanda y en los procesos de asignación de tránsito en las etapas iniciales del proyecto.

- El modelo microscópico de tránsito será utilizado como herramienta fundamental en el análisis operacional de los distintos escenarios estudiados (preoperacional o anterior al desarrollo del proyecto, etapa de obra, y operacional con el proyecto terminado).

Como complemento del análisis y con el objeto de analizar las condiciones geométricas de las distintas situaciones que se presentan en el proyecto, se utilizó el software de simulación de maniobras que permitirá definir la factibilidad de realizar dichos movimientos a las velocidades de circulación establecidas.

4.2. MODELO MACROSCÓPICO DE SIMULACIÓN

Como se mencionó, se recurrió a dos niveles de análisis complementarios, asociando la Micro Simulación con la Macro Modelización, a través del software CUBE. La aplicación de este modelo permitió cubrir, en forma consistente con la precisión buscada, las etapas de distribución de viajes y asignación de rutas.

4.2.1. ADAPTACIÓN DEL MODELO MACROSCÓPICO

Este modelo fue elaborado para analizar distintas situaciones que se presentaron en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, y que se mantiene actualizando a medida que se llevan a cabo cambios de infraestructura. El mismo es utilizado y nutre los modelos microscópicos que utilizaremos en el presente estudio y aprovecharemos sus resultados, en especial, las matrices OD semilla ("seed").

Es importante destacar que, al establecerse una nueva configuración de cruce a desnivel dentro del sector, habrá derivaciones de tránsito hacia esa nueva infraestructura que pueden realizarse desde zonas fuera del área indicada, involucrando viajes con orígenes y destino sensiblemente lejanos a este sector incluido en el modelo microscópico.

Es por ello que para considerar este factor se ha incluido en el análisis la modelización de carácter macroscópico con asignación de demanda con un sistema de zonas que abarca un área mayor que la de incidencia directa.

El trabajo realizado se apoyó sobre el Modelo de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, que nuestra empresa viene desarrollando desde hace ya varios años y que ha sido usado con éxito en distintos estudios de transporte en el territorio de la Ciudad, y que va siendo actualizado sistemáticamente.

Este Modelo Macroscópico de la Ciudad de Buenos Aires está compuesto de 3 elementos mayores que son:

- La Oferta de Transporte: descripción exhaustiva de las redes de transporte existentes, de transporte particular como de transporte público;
- La Demanda en Transporte, bajo la forma de una Matriz de Viajes Origen Destino;
- Un algoritmo de asignación de viajes de transporte particular.

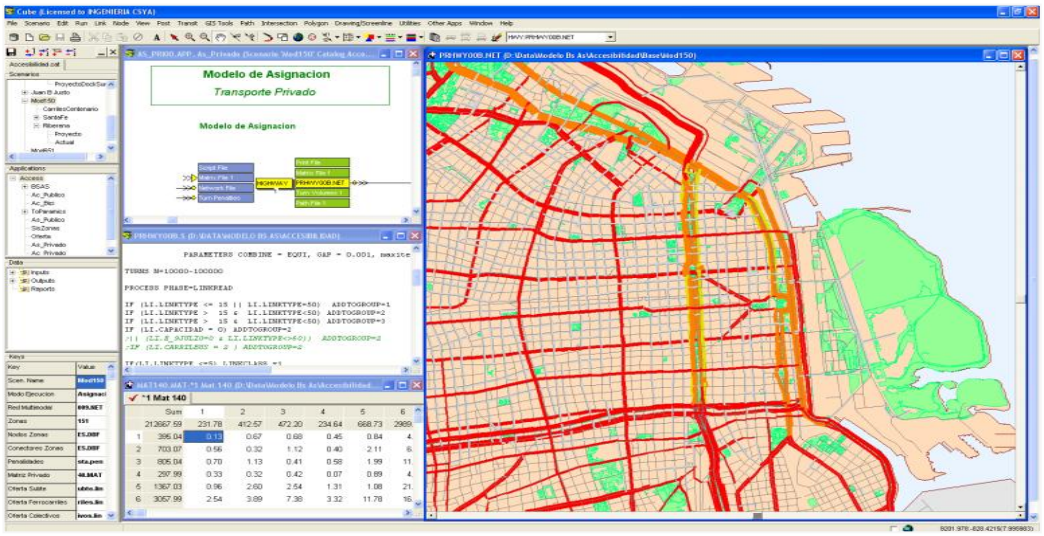
Dicho algoritmo que ha sido calibrado durante los estudios previos realizados con el modelo propone una asignación de los viajes según los principios de asignación al equilibrio y de búsqueda del mejor camino según una función de costo generalizado, incluyendo el tiempo de viaje, la distancia del recorrido y el valor de los peajes.

Es importante precisar que el Modelo de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires incorpora, además:

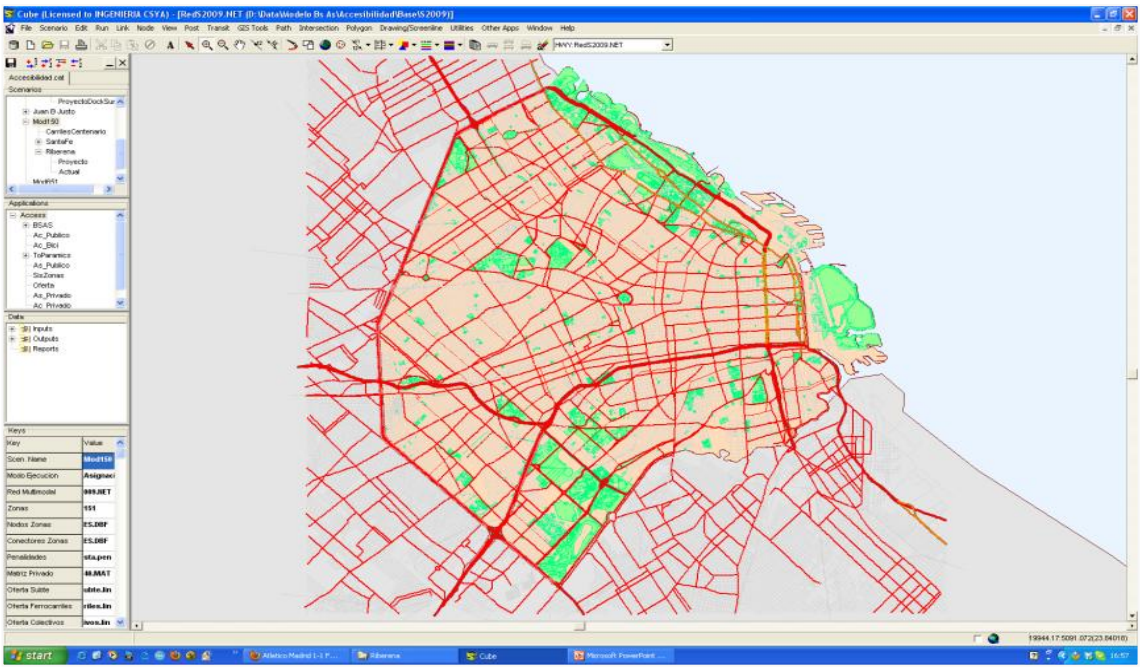
- Una descripción exhaustiva de la Oferta en Autotransporte Público (en particular Colectivos Urbanos): por cada servicio están incluidos al modelo el detalle del recorrido, así como otros parámetros, tal como la frecuencia del servicio, lo que permite, en el caso de las líneas de colectivos, "precargar" la red vial con el volumen de vehículos de Transporte Publico en circulación;

- Una matriz de Tránsito Pesado y un algoritmo de asignación dedicado, que permite reproducir las especificidades de dichos usuarios de la red (uso de la Red de Tránsito Pesado).

Las imágenes siguientes presentan dos ilustraciones del alcance del Modelo Macroscópico de la Ciudad de Buenos Aires, así como su integración al Software de Modelización CUBE:



Modelo de asignación del transporte particular (1)



Modelo de asignación del transporte particular (1)

4.2.2. OBTENCION DE LA MATRIZ OD DE TRANSPORTE PRIVADO

Con el objetivo de extraer del Modelo Macroscópico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires una Matriz de viajes Origen Destino que pueda ser incorporada al Modelo de Simulación Microscópica del sector en estudio, se procedió a integrar con la Base de Datos de Censos de Tránsito ya incorporado al Modelo, los datos de conteos relevados en la zona de estudio en el marco del presente estudio.

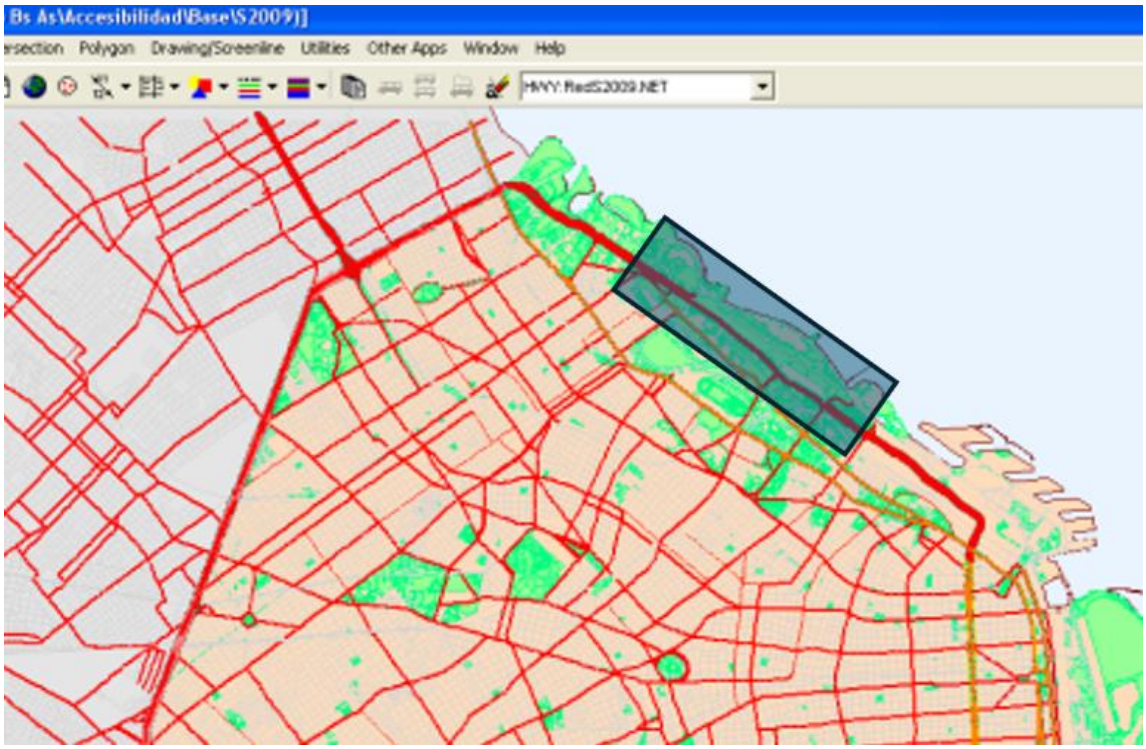
En una segunda etapa, se procedió al ajuste de la Matriz de Transporte Particular incluida en el Modelo, mediante aplicación de un proceso de tipo ODME que permite ajustar los valores de la Matriz OD en función de la adecuación entre volúmenes de tránsito modelizados y censos de tránsito.

Para la aplicación de los procesos ODME, es necesario iniciar el proceso realizando los conteos, además de una matriz origen destino “semilla” (seed). El proceso de obtención de la matriz “semilla” considera a los flujos en sentido entrante o saliente de las zonas sobre el cordón externo del modelo como producciones y atracciones de las zonas externas. A partir de allí y de acuerdo con el conocimiento de los movimientos locales en la red, puede obtenerse una matriz semilla adecuada. Sobre esta base, se construyó un modelo de asignación de tipo “equilibrio con restricción de capacidad” que permitió evaluar el volumen total de demanda por cada arco de la red vial para los distintos escenarios considerados.

Es importante destacar que la matriz origen destino “semilla” podría tratarse de una matriz unitaria, y el proceso puede iniciarse a partir de ella. Sin embargo, iniciar el proceso con una matriz lo más cercana posible a la definitiva, acelera en forma importante la convergencia a la obtención de resultados confiables.

Una vez realizadas dichas tareas, se dispone de un Modelo Macroscópico calibrado, reproduciendo de la mejor manera posible las características del tránsito en la zona de estudio (volúmenes, composición, orígenes y destinos de los viajes, recorridos…).

La imagen siguiente corresponde, con el area segregada para la obtención de una matriz OD de aplicación sobre el área en estudio:



Sector de análisis. Obtención de la matriz OD segregada

Con el fin de extraer la matriz de viajes realizados a través la zona de estudio, se aprovechó una de las herramientas propuestas por el sistema en el cual se ha desarrollado el Modelo Macroscópico.

Más precisamente, esas herramientas permiten sucesivamente:

- Definir, bajo la forma de un polígono, el perímetro de la subzona de estudio;
- Extraer la "Subred" de transporte correspondiendo a esta subzona;
- A partir de la Matriz de Viajes iniciales y de la descripción de los distintos caminos determinados durante la fase de asignación de la matriz, se puede extraer la "Sub-matriz" de viajes correspondiendo a esta área de estudio restringida.

4.2.3. CALIBRACIÓN DEL MODELO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

La adaptación del Modelo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires al contexto del presente estudio significa "calibrar" dicho modelo en función de los datos de censos vehiculares más actuales y correspondiendo a los puntos clave de la zona de estudio.

Este trabajo de calibración ha sido realizado por ambos períodos estudiados de la mañana y de la tarde

4.3. MODELO MICROSCÓPICO DE SIMULACIÓN

4.3.1. GENERAL

La aplicación del modelo macroscópico permitirá la obtención de una matriz OD confiable y robusta. Sin embargo, un modelo de estas características sólo es suficiente en etapas de planificación y, sobre todo, en la obtención del esquema de distribución de viajes y asignación de rutas.

Una vez cubierta esta etapa, la aplicación del modelo microscópico de simulación permitió un correcto diagnóstico y una evaluación cuantitativa y cualitativa del escenario de análisis, en particular en intersecciones y secciones específicas que recibirán la nueva distribución de flujos asociada a la presencia del nuevo cruce. Asimismo, el modelo microscópico permitirá el análisis del funcionamiento operacional del entono completo, facilitando la definición de componentes del tránsito como la adaptación de los programas de semaforización, restricciones en los giros, restricciones en la circulación, estacionamiento, otros.

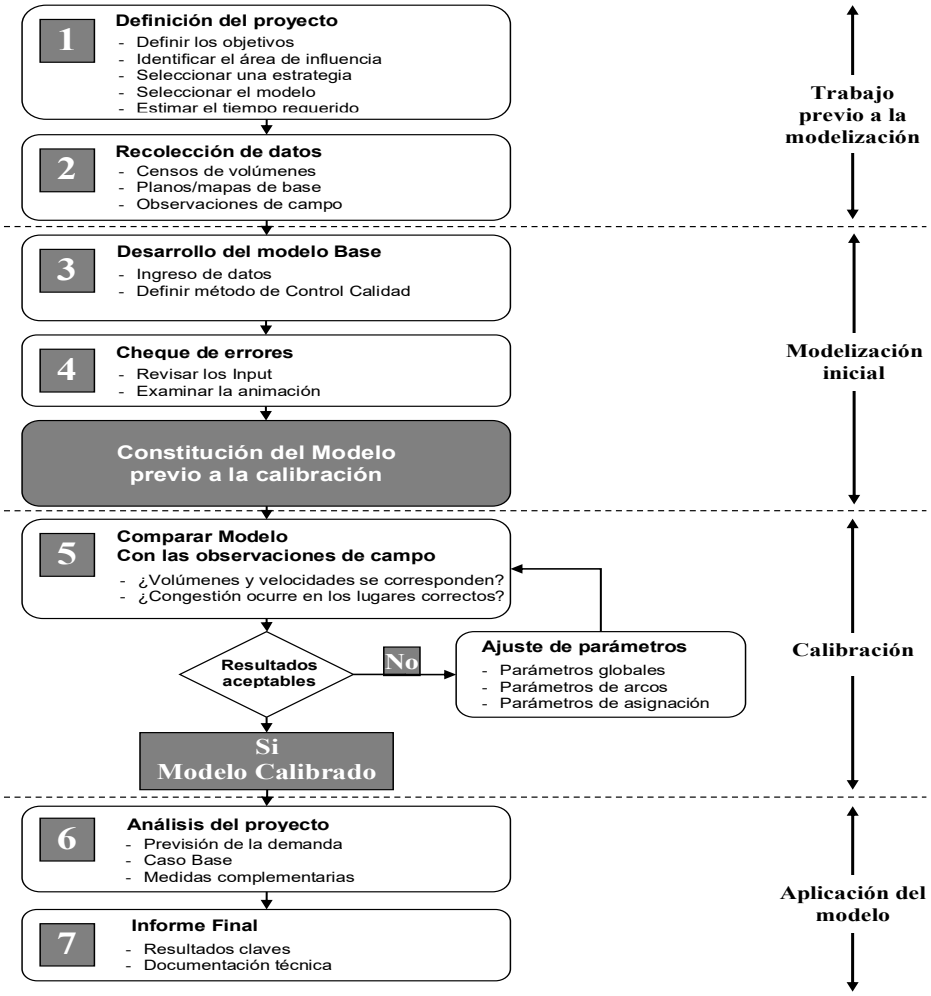
Como primer paso en la aplicación de este tipo de modelos, se realizó la calibración del escenario correspondiente a la situación actual. El objetivo fue obtener un modelo donde las características y parámetros del tránsito medidas en el terreno se correlacionen con los que pueden obtenerse del modelo de una manera adecuada, de acuerdo con condiciones preestablecidas.

El modelo microscópico utilizado (Paramics Traffic Simulation System) cuenta con la posibilidad de incluir y analizar con exactitud y flexibilidad las siguientes situaciones:

a. Inclusión detallada de las condiciones de infraestructura vial.
b. Descripción jerárquica de las distintas vías de circulación.
c. Inclusión de las condiciones de operación del Autotransporte Urbano de Pasajeros
d. Inclusión de las condiciones de demanda.
e. Flexibilidad en la inclusión de modificaciones en la demanda por zonas, sectores o en forma global.
f. Posibilidad de analizar la distribución de flujos bajos distintas condiciones de demanda e infraestructura.
g. Posibilidad de cuantificar los parámetros operativos globales para toda la red y parámetros específicos para intersecciones o sectores determinados.

El software elegido posee importantes ventajas. La primera es que es coincidente con el que dispone el GCBA para la realización de sus estudios, por lo que la red desarrollada será de utilidad en procesos a desarrollar durante la gestión del proyecto en su etapa de operación. Además, el sistema presenta múltiples capacidades, con algunas características (resaltadas en el siguiente cuadro) consideradas únicas en el sistema elegido (se ha tomado la descripción de los informes técnicos emitidos en la comparación de los distintos modelos de mercado).

La metodología general establecida para el desarrollo de modelos de simulación microscópica en ámbitos como los del presente trabajo, y que fue desarrollada en el proceso de análisis y está dada por el siguiente diagrama:



Además de la determinación de parámetros por tramos y por intersecciones, el modelo permite obtener Indicadores de eficiencia Globales (MOEs), que resultan de suma utilidad en el cálculo de los beneficios del usuario, ya sea de transporte público o privado, como para el sistema vial completo.

Los indicadores de Eficiencia a utilizar fueron definidos según las condiciones que surgen como características en las primeras etapas del estudio:

- Cantidad de vehículos en la red, medición instantánea
- Cantidad de vehículos totales, medición acumulada
- Velocidades medias instantáneas
- Velocidades medias globales
- Tiempos de viaje
- Indicador VKT
- Indicador VHT

- Formación de colas
- Retardos acumulados

Estos indicadores pueden utilizarse en forma comparativa entre escenarios o bien en forma absoluta, es decir, analizando si la cuantificación y a evolución en el tiempo de cada indicador se mantiene en términos adecuados.

La inexistencia del cruce en la situación actual desaconseja la comparación entre escenarios inicial y final, ya que se incluye la nueva infraestructura y la nueva demanda calculada por medio del modelo macroscópico. Por lo tanto, se dará mayor relevancia al análisis de los parámetros operacionales del escenario final, con la inclusión de la infraestructura y demanda generada por el proyecto,

4.4. CONSTRUCCIÓN DEL MODELO

4.4.1. GEOMETRÍA

Las condiciones planialtimétricas representativas de la Situación actual de la red fueron codificadas en un todo de acuerdo con la documentación recopilada como se indicó en puntos anteriores.

El modelo utilizado, basado en codificación de nodos-link, permitió asignarle a cada elemento de la red simulada las características asociadas a sus condiciones geométricas y funcionalidad. Es importante que, si bien cada intersección está representada por la unión de un número determinado de links a un nodo, son también los nodos los que se utilizan para definir otros puntos característicos de la red, como accesos a edificios, discontinuidades en la calzada, cambios en la geometría o en la funcionalidad. Por lo tanto, el número de nodos no es coincidente con el número de intersecciones en la red. Debe desatacarse que entre dos nodos se definen no menos de dos links: uno en cada dirección.

El modelo fue desarrollado en dos niveles. El primer nivel fue utilizado para validar el paso del modelo macroscópico al microscópico, con el propósito de dar validez a las conclusiones que se obtengan del análisis del entorno.



Modelo microscópico del área de incidencia asignación regional



Modelo microscópico – Entorno del proyecto

El segundo y más importante, abarca el entorno cercano del proyecto, de modo que la modelación microscópica brinde información de las condiciones operativas que se producen en cada tramo y en intersección, para la evaluación de la eficiencia del diseño adoptado

4.4.2. CATEGORIZACIÓN DE LAS RUTAS

Los distintos tipos de rutas que conforman la red son caracterizados a partir de los parámetros incluidos en el archivo “categories”.

Allí cada tipo de vía es identificado por una sucesión de parámetros que, sólo a manera de ejemplo, pueden visualizarse en la descripción de una de las categorías definidas:

```
category 3 lanes 3        speed 40 kph  width 9.0 m  colour 0x00ffce87  type urban   minor
                          median width 0.0 m
                          headway factor 1.000 curve speed factor 0.0 toll 0.000
                  cost factor 0.800 signpost 250.0 m, 1.0 m
```

El archivo de categorías es genérico y puede usarse cualquiera sea la red por simular. Lo que resulta importante es la asignación de cada tipo de ruta a las secciones incluidas en la red simulada. Se asignaron categorías al total de las calles y avenidas incluidas en el modelo, considerando básicamente la información recopilada, relevamientos en sitio y el conocimiento local de la red.

4.4.3. TRANSPORTE PÚBLICO

Se incluyeron en el modelo los datos relevados respecto de composición y los volúmenes de transporte público detectados en las calles y avenidas en el área de estudio. Se incluyeron datos relativos a tiempos de detención de acuerdo con la demanda verificada en el lugar.

4.4.4. PERFIL DE DEMANDA HORARIO

El flujo total determinado para la hora pico de demanda se incorporó al modelo con una distribución porcentual en periodos de 15 minutos según el siguiente archivo “profile”.

```
Demand Profile
Profile Count 1
Profile 1
Period Count 1
Divisor 10
Interval 10
Period 1 start 08:00:00
164 166 170 170 168 162
```

Este perfil surge de los conteos realizados, donde se desagregó el tránsito en periodo de 10 minutos.

4.4.5. CALIBRACIÓN DEL MODELO

La calibración del modelo de simulación es un proceso fundamental en el desarrollo de esta herramienta de análisis. Una calibración precisa le brinda al modelo la robustez y confiabilidad que se requiere para lograr resultados seguros.

La determinación de límites aceptables para considerar el modelo calibrado es uno de los puntos desarrollados a continuación, fundamentalmente en la distribución de flujos.

Por las características de los escenarios incluidos, se establece como parámetro de coincidencia definitorio en la calibración a la distribución de flujos en el área de incidencia, verificándose posteriormente la coincidencia entre las formaciones de cola que se producen en la red y las obtenidas en el modelo.

4.4.5.1. Chequeo de errores

Se realizó la verificación de la correcta inclusión de los datos en el modelo realizado, auditando la coincidencia entre los valores de los distintos parámetros obtenidos del procesamiento de datos. Mediante la interfaz gráfica del modelo, se comprobó la coincidencia de los mismos con los valores incorporados al modelo para cada uno de los escenarios definidos. Este proceso debe ser realizado cuidadosamente, ya que de no detectar un error incluido en la codificación de la red se pueden inferir errores y establecerse procedimientos de ajuste en la calibración que no tienen que ver con el desarrollo del tránsito, sino con deficiencias de otro origen.

4.4.5.2. Calibración subjetiva

El modelo permite visualizar en forma dinámica los resultados que se van produciendo. La coincidencia subjetiva entre lo que ese ve en el modelo y lo que se ve en la realidad es el primer paso de la calibración, y, si bien no debe ser excluyente, es importante realizar ajustes en la codificación según los desvíos que se observen.

4.4.5.3. Calibración en la distribución de flujos

La calibración fue realizada teniendo en cuenta la coincidencia entre los flujos estimados por el modelo y los flujos disponibles provenientes de los conteos en el terreno.

Se considera que el modelo ha sido calibrado si se consigue las siguientes coincidencias establecidas como válidas en el rango indicado.

Criterio	Objetivo (Target)
Flujos horarios, Modelados vs. Medidos	
Individual link flows [veh/hour]	
Within 15%, for 700<Flow<2700	➢ 85% of cases
Within 100, for flow < 700	➢ 85% of cases
Within 400, for flow > 2700	➢ 85% of cases
Sum of all link flows	Within 5% of sum of all link counts
GEH Statistic < 5 for individual Link Flows	• 85% of cases
GEH Statistic for sum of all link flows	GEH < 4 for sum of all link counts

Criterios de calibración

Si bien la tabla anterior fue desarrollada para ser aplicada sobre autopistas, los valores de flujos en los principales tramos hacen que también sea viable de aplicación en nuestro caso. Además, los criterios para calibración en autopistas son más exigentes que en las redes urbanas, ya que los fenómenos asociados al tránsito en las primeras tienen una relación causa-efecto bastante más estables que en la segunda.

El GEH Statistic se calcula con la siguiente fórmula:

GEH = ((E-V)2/ (E+V) /2)1/2
Donde
E= volumen obtenido del modelo
V= mediciones disponibles

Como en la red vial real, la conjunción de una serie de factores permite la circulación de n número determinado de vehículos por sus vías. Por lo tanto, obtener que los flujos medidos y observados coincidan dentro de los límites preestablecidos, implica casi con seguridad que el resto de los parámetros responde a las condiciones reales existentes.

4.4.6. CALIBRACION DE FLUJOS EN PERIODOS PICO

Se ha iniciado la calibración en las condiciones obtenidas y, por ajustes sucesivos en la codificación, se han obtenido los resultados finales que dan por calibrado el modelo. A tal efecto se han realizado varios “runs” (corridas) modificando la codificación de la red hasta obtener las coincidencias buscadas.

4.4.6.1. Ajuste fino en los valores de links

El ajuste fino de parámetros en links determinados debe ser usado en los casos que resulte necesario, los que en general no se presentan frecuentemente luego de haber realizado la calibración global.

Dicho ajuste, en especial el Headway factor y el Min Gap por link (no en forma global), fue realizado en algunos links donde se presentaron formaciones de cola y situaciones de congestión recurrente, donde el comportamiento de los conductores suele verse afectado por esta situación y el valor de los parámetros obtenidos suele disminuir.

La necesidad de encontrar una coincidencia entre la distribución de flujos medida y obtenida del modelo, se complementa con el ajuste del modo de asignación elegido para la zona estudiada, como se explica a continuación.

4.4.6.2. Método de asignación

Analizar el método de asignación de tránsito y los parámetros asociados al mismo es un proceso importante dentro de la calibración del modelo.

Las recomendaciones generales para iniciar este proceso establecen, a manera de "guideline", cuál de los métodos de asignación es el recomendado para cada caso teniendo en cuenta las características de la red, definidas en términos de alternativas de rutas y grado de congestión.

Una red con pocas alternativas de rutas y baja congestión sugiere el uso del método AON de asignación, mientras a medida que crece el grado de congestión los métodos de asignación dinámica se presentan como los más convenientes.

Paramics dispone de las siguientes alternativas en los métodos de asignación de tránsito:

"All-or-nothing" - Todo o nada
Stochastic –Asignación estocástica con coeficiente de perturbación
Dynamic feedback – retroalimentación dinámica
Combinación de las anteriores

En nuestro caso fue adoptado un algoritmo de asignación con retroalimentación dinámica con periodo de 15 segundos, con asignación estocástica y coeficiente de perturbación 5, lo que dio buenos resultados en el proceso de calibración citado más arriba.

Este algoritmo permite adecuar las características de la asignación a las condiciones de entorno urbano en la que se inserta el proyecto. Asimismo, el método permitirá, en el escenario con inclusión del proyecto, estimar el tránsito derivado como resultado de la reasignación que el propio modelo desarrolla a partir de las ecuaciones de costo establecidas en su metodología.

Es importante destacar, como se dijo, que el método de asignación brindará los flujos derivados, mientras que los inducidos serán incluidos al modelo en forma exógena en el escenario con proyecto.

4.4.7. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN EXISTENTE

4.4.7.1. General

En los capítulos anteriores se ha descripto el modo en que se ha relevado la información y como, a partir de ella, se han construido los modelos que servirán como herramienta de análisis.

Asimismo, en el periodo de recolección de datos se identificaron ciertas situaciones que seguramente tendrán incidencia en el desarrollo del tránsito de los distintos escenarios de análisis.

Es entonces que asociando esos dos elementos (conjuntos de datos relevados y la herramienta de análisis) que se propone realizar el diagnóstico detallado de la situación presente.

Cabe precisar desde ya que, tomando en cuenta las características, la magnitud y la ubicación de la intervención proyectada, dicho diagnóstico no puede limitarse a una simple recopilación de los datos relevados y situaciones observadas. El diagnóstico debe constituir el paso determinante que cierre la fase de entendimiento de la problemática para abrir el camino al diseño y a la evaluación de soluciones.

El proyecto en estudio tiene como objetivo principal aumentar la conectividad transversal en el sector, interrumpida por la barrera física materializada por la AU Illia y su continuación en las Avenidas Lugones y Cantilo, y la presencia de la traza ferroviaria existente.

Este objetivo se cumple casi en forma indiscutida por la sola presencia del nuevo cruce a desnivel. Sin embargo, la redistribución de flujos que se genera debe ser estudiada, de modo de analizar los impactos en otras situaciones no alineados con el objetivo principal.

Las eventuales situaciones conflictivas que se presenten en la red pueden detectarse por simple observación en la interfaz gráfica del modelo, mientras que otras se encuentran en los parámetros operativos cuantificados en los relevamientos y deben ser evidenciados mediante la aplicación de las herramientas de análisis. En nuestro caso resulta de máxima significancia los tiempos de viaje que se presentan por la falta de conectividad, que provoca sobre recorridos importantes en los viajes transversales

En otros términos, la elaboración del diagnóstico es una etapa del trabajo que necesita atención y entendimiento de la problemática presente y que reviste una relevancia fundamental, ya que un diagnóstico desacertado llevará a la propuesta de medidas inconducentes.

Es importante destacar que, contrario con lo que sucede en la mayoría de los análisis en entornos urbanos, la información más significativa es la que bridara el modelo macroscópico, debido que el componente principal que se modifica es la conectividad transversal generada por un elemento (el propio cruce bajo nivel) inexistente en las condiciones iniciales de análisis.

Dentro de las consideraciones emitidas a modo de diagnóstico se incluyen algunas situaciones que se prevé pueden ser significativas en el desarrollo de la etapa de obra, que pretenden dar un marco al análisis de las intervenciones a realizar.

4.4.7.2. Consideraciones al diagnóstico

- El proyecto, tiene el objetivo principal de eliminar la barrera física que representan las Avenidas Lugones, la AU Illia y a traza ferroviaria del ferrocarril Belgrano Norte, por la implementación de un cruce a desnivel.
- Desde el punto de vista del tránsito, se busca aumentar la movilidad, brindando más permeabilidad transversal, hoy interrumpida por la traza ferroviaria y la presencia de la autopista.
- Desde esa visión, no existen dudas que la presencia de vías de conexión sin interrupciones (cruces a desnivel) aporta una capacidad adicional al sistema, minimizando sensiblemente los tiempos de viaje en todos los modos de transporte.
- El cruce a desnivel brinda, además, una importante mejora en términos de seguridad vial, de protección a la circulación peatonal y de abastecimiento de infraestructura para personas con capacidad reducida.
- Si bien no es un proyecto con objetivo específico en el autotransporte público de pasajeros, este verá mejoradas las condiciones particulares de circulación, al mejorar las condiciones generales en el sector.
- Ante el aumento da la capacidad del cruce, el impacto del proyecto sobre el tránsito y la movilidad debe enfocarse en las siguientes situaciones:
  - Reordenamiento de la red que debe implementarse para canalizar el tránsito por la nueva configuración de cruce.
  - Mejoras en las situaciones conflictivas presentes aun cuando no formen parte del objetivo específico del proyecto.
  - Revisión de las rutas de ATP (colectivos), si se ven impactadas por las nuevas condiciones y reordenamiento desarrollado.
  - Definición del plan de desvíos durante el periodo de obras de ser necesario, para seguir abasteciendo los requerimientos del tránsito y vecinos durante el proceso constructivo.
- El proyecto incluye componentes que mejoran el entorno urbano, incluyendo actividades comerciales y recreativas que mejoran la calidad de vida. Esos beneficios se describen y evalúan en otros capítulos del EsIA, ya que exceden el impacto en la movilidad analizado en este capítulo.
- Respecto de la etapa de obra, el hecho de actuar sobre un cruce hoy inexistente, minimiza la conflictividad en la circulación en esa vía. Sin embargo, se producen perturbaciones en la inserción de La Pampa en la Av. Costanera y en Av. Figueroa Alcorta, que deben ser analizadas para realizar cortes y ocupación de calzada en etapas que permitan mantener la circulación en niveles adecuados.
- Distinto es el caso de los cortes que requiere la ejecución de los puentes viales en Av. Lugones y Av. Cantilo. Los altos volúmenes de transito que circulan por esas vías generan que la disminución de carriles resulte en un impacto significativo, que debe ser considerado especialmente.
- Durante el periodo de obra, la consideración en el estudio del área de incidencia puede generará de tránsito hacia zonas exteriores a la misma, por lo que se tomará en cuenta ese efecto en el análisis.

4.5. ESCENARIOS DE ANALISIS

La disponibilidad de modelos macroscópicos y microscópicos de implementación conjunta, como se explicó anteriormente, permite materializar modelos de los distintos escenarios que se van sucediendo durante la implementación del proyecto, periodo de obra y de su periodo operacional mediante análisis cualitativos y cuantitativos, como se explica y desarrolla en los puntos siguientes.

Se evaluarán los siguientes escenarios:

a) Situación Actual o Línea de Base, escenario que describe las condiciones presentes al mes de abril/mayo 2025, donde fueron realizados los relevamientos y censos de tránsito, verificándose los realizados en campañas anteriores. Este escenario fue desarrollado sobre el modelo macroscópico, ya que el principal objetivo buscado es obtener un modelo calibrado para determinar la derivación de flujos de tránsito cuando se incorpora la nueva infraestructura. Este escenario se incluye principalmente en el modelo macroscópico

b) Escenario proyectual denominado también Escenario Etapa Operacional. Momento para el cual el proyecto Anillo Pampa y sus obras complementarias se encuentran ya realizados. La funcionalidad de la red analizada así lo exige, por lo que se obtendrán los parámetros que cuantifican la eficiencia de la red. En el modelo macroscópico se determinó la redistribución de flujos generada por la presencia del proyecto, mientras que la evaluación funcional de la red vial en el entorno se realizó mediante el uso del modelo microscópico

c) Escenario de Obra, donde se analizan las limitaciones impuestas durante la materialización de la obra

Como se indicó anteriormente el estudio se desarrollará en cinco módulos:

- Relevamiento y colección de datos de la situación actual
- Construcción de modelos
- Diagnóstico de la situación existente
- Inclusión del proyecto y determinación de redistribución de flujos (modelo macro)
- Evaluación del Proyecto en su Etapa Operacional (modelo micro)
- Evaluación de la Etapa de Obra
- Identificación de impactos y medidas de mitigación en cada etapa

En los siguientes puntos se describe la forma en que fueron alcanzados los objetivos en cada etapa del estudio, complementando los conceptos emitidos como descripción general del proceso incluida en los puntos anteriores

4.6. RELEVAMIENTO Y RECOPILACIÓN DE ANTECEDENTES

La primera etapa consiste en la colección de datos, procesamiento y construcción del modelo de simulación de tránsito que permitan realizar un correcto diagnóstico de la situación existente.

En el presente punto se busca caracterizar la situación presente estableciéndose los parámetros de la línea de base que servirán como referencia en la evaluación de los escenarios futuros.

La siguiente enumeración de los trabajos realizados describe el alcance y características de los mismos. La información así colectada permitió obtener una clara descripción de las características de la oferta de infraestructura vial y la descripción de la demanda, además de parámetros funcionales y operativos de la red y sus usuarios.

4.6.1. ÁREA DE INCIDENCIA

El área de incidencia del proyecto estará comprendida por aquellos sectores que reciben en forma directa o indirecta los impactos de la nueva propuesta. La redistribución del tránsito es el componente más importante en este punto, ya que el cambio de rutas puede desarrollarse desde puntos sensiblemente alejados del sitio de construcción del paso a desnivel.

En términos generales, se incluye en el área de incidencia directa los cruces de la traza de calle La Pampa con la Av. Costanera y Av. Figueroa Alcorta, a los que se agrega la continuidad hacia colectores en lado este y el acceso (ingreso y egreso) a la AU Illia en el sentido hacia el centro de la ciudad. En este entorno la derivación de tránsito genera un nuevo componente en los flujos de tránsito que deben reordenarse.



Area de incidencia directa

Como área de incidencia indirecta, si bien se trasladan los efectos a la totalidad de los usuarios del corredor, el nuevo cruce modificará la distribución de flujos de tránsito en forma significativa

En el tramo que involucra los cruces del corredor desde el Puente Labruna hasta el cruce de Av. Salguero. Esta es el area que se incluye en el modelo de demanda para establecer la redistribución de flujos en la situación con proyecto para establecer el volumen vehicular que se involucra en el nuevo cruce.

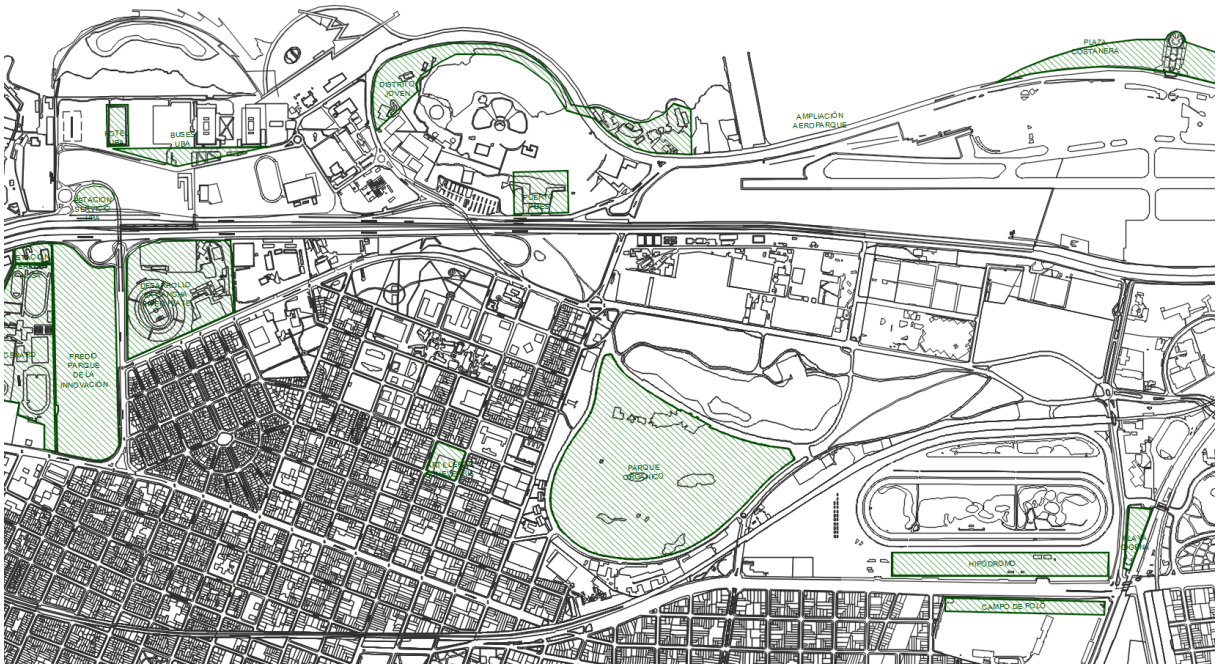


Area de incidencia indirecta

4.6.2. GEOMETRÍA DE LA RED

Tres fueron las fuentes principales de información respecto de la geometría de la infraestructura vial del área.

La primera se basa en los planos en formato CAD disponibles de estudios anteriores y de información disponible originada en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (restitución de la fotografía aérea existente, Mapa de Buenos Aires-USIG).



Archivos CAD existentes

La segunda de las fuentes utilizadas fueron las imágenes satelitales disponibles en la web de uso público permitiendo obtener datos complementarios y de ajuste, como también mapas interactivos de la ciudad, especialmente para obtener la información correspondiente a la posición relativa de nodos y vínculos de conectividad.



Mapa Interactivo de la Ciudad

Y como tercer elemento, los relevamientos y reconocimientos realizados in situ, permitieron ajustar la configuración de dársenas, zonas de detención de buses, limitaciones en la maniobrabilidad, etc.

Sobre las vías involucradas se determinaron anchos de calzada, anchos de vereda, geometría de los cordones, cantidad y ancho de carriles, restricciones a la circulación, isletas, y todo efecto que condicione el desarrollo del proyecto en su entorno, con el propósito de conformar un modelo de simulación robusto y preciso en la representación del área de estudio.

4.6.3. PARÁMETROS FUNCIONALES

La geometría de la red debe ser complementada con datos funcionales que identifiquen la forma en que la red permite a sus usuarios, ya sean vehículos o peatones, a realizar sus movimientos y traslados. Esas características se colectaron para alimentar a los modelos de simulación, según el siguiente listado:

- Jerarquización de las vías de circulación
- Sentidos de circulación
- Restricciones en la circulación
  - Cantidad de carriles
  - Giros prohibidos
  - Áreas de estacionamiento
  - Áreas de prioridad peatonal
  - Restricciones al tránsito pesado
  - Corredores peatonales

- Operación del Transporte Público
  - Zonas de ascenso y descenso de pasajeros
  - Corredores exclusivos

4.6.4. RELEVAMIENTO DE USOS DEL SUELO

Para identificar y caracterizar los usos del suelo con incidencia en la movilidad en el area de incidencia pueden diferenciarse aquellos que se ubican del "lado rio" y a los presentes del "lado ciudad", con referencia al límite físico que presenta la AU Illia-Lugones-Cantilo y la traza ferroviaria. Esto genera un componente significativo de viajes este-oeste que resulta esencial en al análisis de los movimientos transversales

Es de hacer notar que, además de los viajes con origen y destino en ambos sectores mencionados, existe un componente significativo de viajes con origen y destino fuera del sector considerado. Son viajes con uno de sus extremos en la zona centro de la ciudad y destino fuera de ella, que encuentran en las vías radiales (Libertador, Lugones, Cantilo, Costanera) la vinculación entre el inicio y el fin de su recorrido.

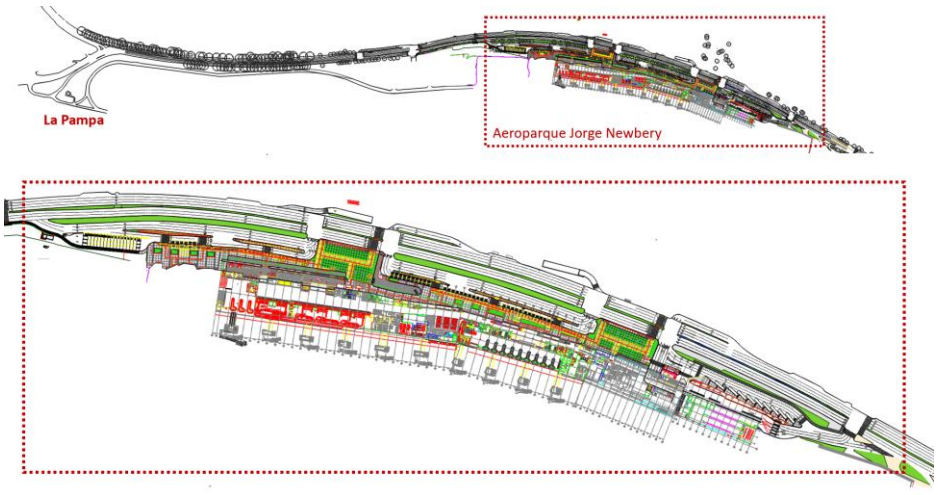
Esta situación hace que los usuarios busquen la mejor ruta con el objeto de optimizar el su recorrido optando por alguna de las vías radiales mencionadas, con lo que los movimientos transversales para dirigirse hacia ellas involucran los cruces existentes y, como proyección de este concepto, el nuevo cruce de La Pampa.

A nivel regional, del "lado rio" se presentan todos los usos mencionados anteriormente como componentes del programa BA.

4.6.4.1. Usos principales "lado rio"

- El principal uso del que hemos denominado "lado rio" es, sin duda, El **Aeroparque Jorge Newbery** de la Ciudad de Buenos Aires.

  El aeroparque atiende un total de más de 16 millones de pasajeros/año y más de 130 mil operaciones aéreas/año, resulta ser un factor de fuerte incidencia en la distribución de flujos de tránsito sobre la red de movilidad abastecedora, y en particular sobre el nuevo cruce en calle La Pampa.



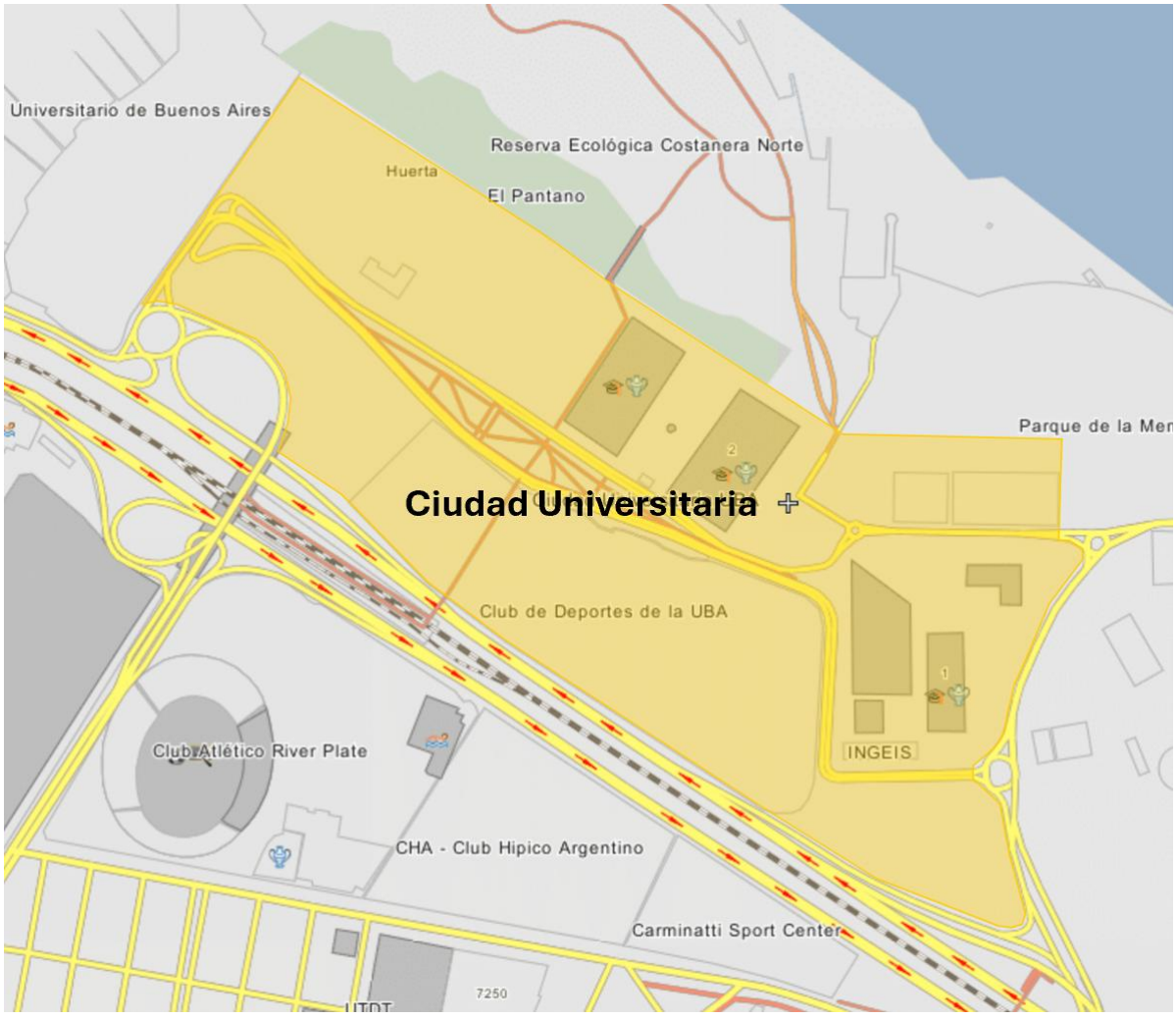
Aeroparque Jorge Newbery

- La Ciudad Universitaria, es un campus urbano de la Universidad de Buenos Aires, sede de sus facultades de Arquitectura y Diseño, Ciencias Exactas, el Instituto de Astronomía y Física del Espacio, el Instituto de Geocronología y Geología Isotópica.

  En el mismo predio se encuentra el campo de deportes de la universidad, y una de las reservas ecológicas de Buenos Aires.

  A la Ciudad Universitaria concurren cerca de 50.000 alumnos, que sumados al plantel docente, empleados y servicios componen una población del orden de 60.000 personas.

  Como complemento de las actividades diarias con motivo educación o esparcimiento, se ha autorizado la ejecución de espectáculos culturales en el predio, por lo que deben preverse concurrencias masivas ocasionales generadas por esta situación en forma recurrente.



- El Plan ***BA COSTA*** que plantea el desarrollo de ocho proyectos ribereños para generar un gran paseo frente al río a lo largo de los 25 km de borde costero, desde Av. General Paz hasta el Riachuelo, para recuperar la costa de la Ciudad. Incluyendo:

-***PLAZA MEMORIA AMIA***

Se trata de un nuevo espacio público de 3285 m² en homenaje a las víctimas del atentado a la AMIA, que se desarrolló en Costanera Norte, detrás de Ciudad Universitaria, a partir de un relleno costero sobre el que se depositaron los escombros del edificio destruido por el ataque terrorista.

-***PARQUE COSTERO***

Parque Costero es un nuevo parque público de 3 ha. con diseño de playa urbana. Se encuentra en la península del Parque del Vega, formando con éste un gran parque continuo, en el sector del viejo muelle “Abanico”, Av. Rafael Obligado 6551 en el Barrio de Belgrano, Comuna 13

-***PARQUE DEL VEGA***

El Parque del Vega es un nuevo espacio verde de 5 ha frente al río, que se complementa con el parque de deportes extremos Saint Tropez. El proyecto se desarrolló sobre los rellenos generados a partir de la obra hídrica del segundo emisario del Arroyo Vega

-***DISTRITO JOVEN***

Se generó un nuevo espacio público costero de 73 ha con nuevos servicios y usos mixtos. Incluye un paseo lineal de cara al río con 7,6 km de borde costero continuado, con nuevas superficies verdes. Distrito Joven ofrece actividades culturales, comerciales, deportivas y de entretenimiento

-***PARQUE SALGUERO***

Se generó un nuevo parque público de 8.8 ha en la costa, incorporando la cancha de Costa Salguero Golf al espacio público. El proyecto contempló la consolidación de un paseo al borde del río con un nuevo sector de juegos infantiles.

-***PARQUE CARRASCO***

Un nuevo parque público de 8.9 ha que recuperó superficies costeras degradadas y vedadas al uso público durante más de 30 años. Este nuevo parque da continuidad al Parque Salguero

-***INTEGRACIÓN CON LA RESERVA ECOLÓGICA***

Esta reserva es el mayor espacio verde de la Ciudad, más de un millón de personas la visitan anualmente. En sus 350 ha reúne la mayor cantidad de biodiversidad dentro de la Ciudad: en 2005 fue declarada como sitio Ramsar por su importancia mundial como humedal

-***COSTA URBANA***

Un nuevo espacio verde y público de 50,8 ha que se va a complementar con viviendas y comercios. El proyecto se desarrollará en la ex Ciudad Deportiva de Boca Juniors, en Costanera Sur, un predio privado de 71,61 ha totales que está en desuso hace casi 30 años y se va a integrar a la Ciudad



Proyectos sobre la costa del Rio de la Plata

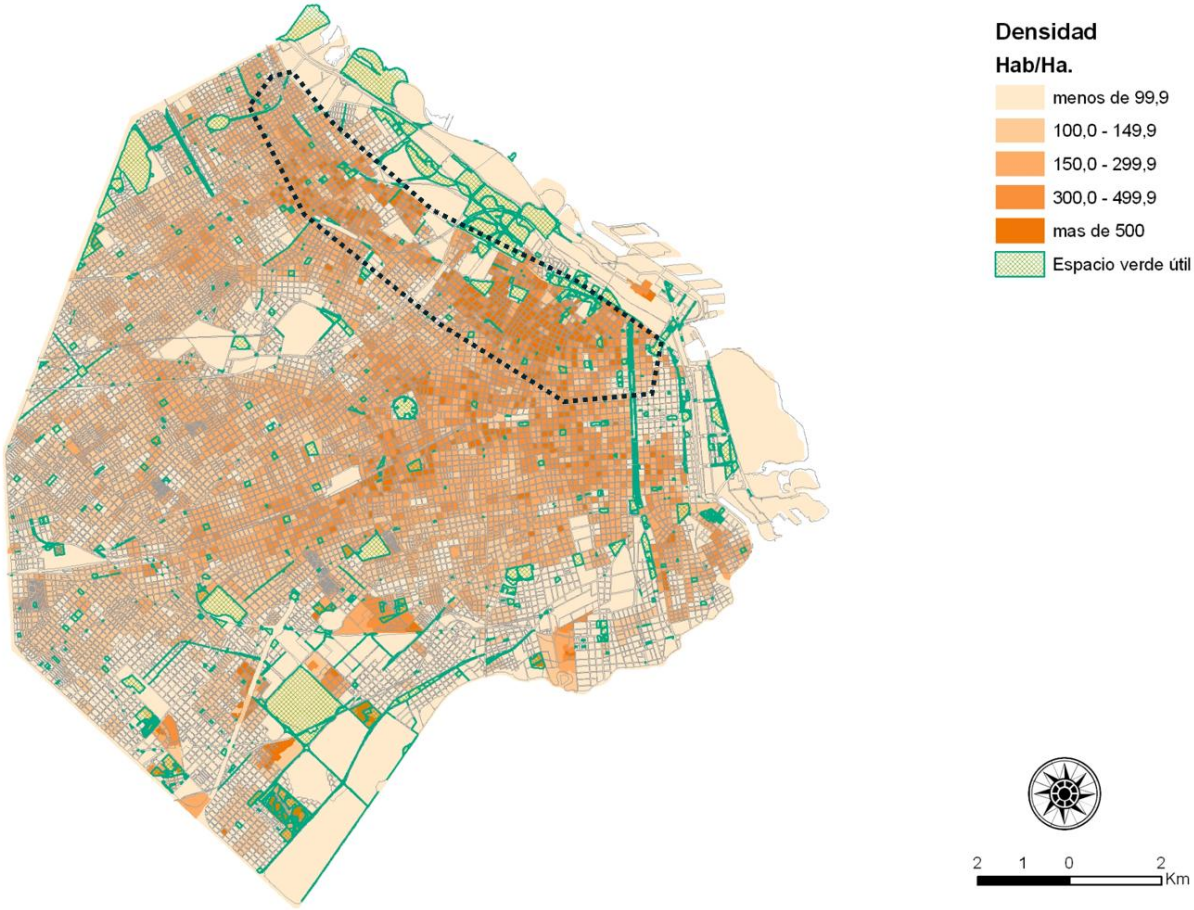
- Existen en el desarrollo costero otros usos generadores de demanda de un orden menor que los descriptos pero que deben mencionarse, como locales gastronómicos, áreas de esparcimiento, otros. Estos usos reflejan la demanda propia generada a través de los conteos de tránsito realizados, donde su presencia se ve cuantificada.

4.6.4.2. Usos principales "lado ciudad"

Del lado ciudad prevalecen los usos residenciales y comerciales, a los que se agregan áreas de usos deportivos y culturales.

La densidad poblacional en este sector es importante, siendo el sector de mayor densidad poblacional en la ciudad. A medida que se acerca a la ribera del Rio de la Plata se suceden sectores de parques y usos de baja densidad.

En particular, entre el borde de Av. Libertador y el corredor Lugones los usos deportivos presentes (Club GEBA, Club River Plate, Club Hípico Argentino, Velódromo, Tenis Club Argentino, Club de Amigos), el predio de Aguas Argentinas y parques y áreas verdes (Parque San Benito, Parque 3 de Febrero, Parque Olímpico, otros) genera un sector de transición de baja densidad.



Población por radio censal

Además de los usos indicados, debe llamarse la atención como usos destacados la presencia del estadio del Club Atlético River Plate y , aunque más alejados, del Hipódromo de Palermo y del Campo Argentino de Polo, donde pueden producirse eventos de concurrencia masiva con fuerte presión sobre la movilidad del sector.

5. DEMANDA

5.1. GENERAL

El proyecto basa su funcionalidad en aumentar la conectividad transversal entre un sector con fuerte densidad poblacional, manifestado en el Corredor Norte como parte de la ciudad, y el denominado Borde Costero.

Asimismo, los usos propuestos en el Anillo Pampa no se presentan como generadores/atractores significativos de viajes, por lo que la demanda definitoria en el análisis de la movilidad es aquella que se presenta en los sectores mencionados y el tránsito pasante que se presenta ya a nivel regional.

El análisis se basa entonces fundamentalmente en la identificación y cuantificación de los viajes que, en los distintos modos, se realizan transversalmente cruzando la barrera física que la traza de la Autopista y el ferrocarril representan.

Es práctica correcta de uso en el análisis de la movilidad establecer las demandas involucradas en la implementación de un proyecto como demanda generada, demanda derivada y demanda inducida.

El tránsito ***generado*** por el proyecto descripto no resulta significativo en términos de flujos vehiculares. Los usos comerciales y gastronómicos están destinados a abastecer a los usuarios que se acercan con otros modos de transporte, en particular caminata, bicicletas, micromovilidad. El automóvil no resulta un modo amigable con los usos mencionados, manifestado y promovido esto por la ausencia de áreas de estacionamiento.

En términos de vehículos particulares, el tránsito ***inducido*** resulta el que surge en el entorno por la presencia del proyecto, y que con anterioridad a su desarrollo realizaba su viaje en otro ***modo***. Es decir, se trata de viajes que anteriormente el proyecto no existía en el modo de transporte considerado.

En cuanto al tránsito ***derivado***, se trata de vehículos que circulan entre sus orígenes y destinos a través de determinadas rutas, y que ante la presencia de la nueva infraestructura las modifican circulando por el nuevo cruce, que mejora las condiciones del viaje que realizaban.

El tránsito futuro definido como “generado” e “inducido” toman en este caso una magnitud sensiblemente menor que el “derivado”, que representa el componente principal, y sobre el cual se pondrá especial atención en el análisis.

5.2. DEMANDA PRESENTE

El proyecto incorpora un componente de infraestructura vial específico, que agrega alternativas de circulación cuyos efectos sobre el tránsito debe ser analizado. Se trata de una situación diferente de la apertura de un paso bajo nivel en el lugar donde existe un cruce a nivel, donde se mejoran las

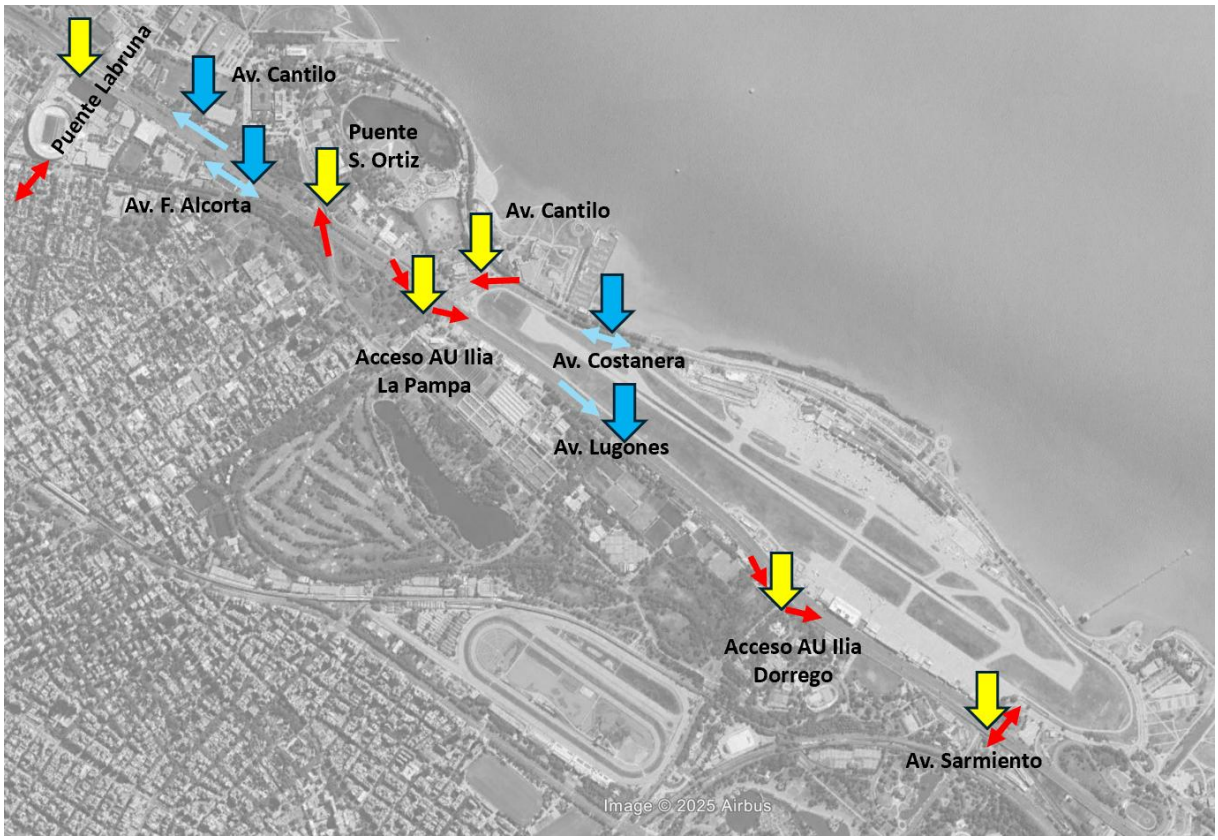
IF-2025-28400896-GCABA-AUSA

condiciones del cruce eliminando la interferencia, pero donde se conoce una referencia inicial de volúmenes de tránsito que realizan ese cruce, inicialmente en condiciones menos favorables que una vez implementada la obra.

En esos términos es importante determinar los volúmenes que se presentan en el entorno en la actualidad, incluyendo además aquellos que ´refieren a la conectividad Este-Oeste y viceversa.

La descripción de la demanda en el área de influencia es, sin duda, un elemento definitorio en el proyecto a desarrollar. La definición de secciones e intersecciones sobre las que deben realizarse los conteos y determinación de movimientos en intersecciones presenta una cobertura total de los elementos que definen la demanda.

La determinación de la demanda presente se realizó mediante colección de información disponible de las vías radiales de la ciudad con incidencia, a los que se agregaron conteos de tránsito en secciones específicas, que en conjunto brindaron la descripción de los flujos vehiculares en el entorno en forma previa a la intervención prevista. Los puntos donde se realizaron las determinaciones se incluyen en el siguiente gráfico, donde se indican en color amarillo los que se presumen de incidencia directa en la determinación y en azul los que dan referencia del volumen total que cruza el area.



Determinación de flujos de tránsito presentes

El análisis de las condiciones de circulación y la cuantificación de la demanda específica sobre el paso bajo nivel y las ramas incorporadas se realizó mediante la combinación de modelos macro y microscópicos como se describe a continuación,

En el Anexo “Conteos de Tránsito” se incluyen los resultados de los relevamientos realizados.

5.3. DEMANDA FUTURA

5.3.1. GENERAL

La descripción de la movilidad general en el entorno, en particular los flujos presentes en los distintos modos se obtienen con las determinaciones anteriormente descriptas y se complementan con el uso de modelos de simulación.

También se enuncio que el proyecto no es, por los usos incorporados, un generador o atractor de viajes significativo, sino que sobre él se volcarán sobre todo flujos derivados desde otras rutas que circularán por el PBN y/o sus ramas.

Para la determinación de la demanda de cálculo debe entonces incorporarse la proyección del crecimiento del tránsito prevista de carácter “vegetativo” para el horizonte de diseño, a la que se incorpora la demanda prevista que, debido al desarrollo de nuevos proyectos, en particular los previstos obre el denominado Borde Costero.

5.3.2. CRECIMIENTO VEGETATIVO

El crecimiento del parque automotor es un componente que genera discrepancias en su consideración.

Por un lado, dicho crecimiento es un factor presente con distinta magnitud en los escenarios de análisis. Sin embargo, la determinación clásica de dicho crecimiento mediante la aplicación de una tasa de crecimiento anual en forma acumulativa genera errores importantes por dos motivos fundamentales:

a) La determinación de las autoridades que gerencian la movilidad en las grandes ciudades, donde se aplican medidas de promoción de medios masivos de transporte y desarrollo de modos alternativos para desalentar el uso del automóvil particular.

b) La capacidad limitada del sistema vial y en particular de las vías de acceso a la zona de implementación de la obra, donde no resulta aplicable considerar un crecimiento lineal continuo que supere dicha capacidad, loque establece un límite a dicho crecimiento.

Es por ello por lo que dicho análisis se resuelve mediante los denominados “análisis de sensibilidad”, es decir, evaluando la funcionalidad del sistema estableciendo incrementos sucesivos escalonados de la demanda, determinando el valor máximo que el sistema es capaz de asimilar hasta alcanzar niveles de servicio de diseño adoptados.

Este proceso se describe y desarrolla más adelante.

6. MODOS DE TRANSPORTE PRESENTES

6.1. GENERAL

El transporte público tiene en el estudio dos componentes significativos:

a) El transporte ferroviario,
b) El autotransporte de pasajeros
c) Peatonalidad
d) Bicicletas

6.2. TRANSPORTE FERROVIARIO

Se cuenta con la presencia de la traza del ferrocarril Belgrano Norte con componentes como la estación Ciudad Universitaria y la ex estación Scalabrini Ortiz, hoy desactivada pero que mantiene el cruce peatonal en el sector.

Los cruces vehiculares sobre esta traza resultan a desnivel en todos los casos

6.3. BUSES

Existe una importante presencia de líneas de colectivos con recorridos presentes sobre Av. Costanera - Av Cantilo, Ciudad Universitaria, Libertador, Av Lugones (Líneas 33, 34, 37, 45, 57, 152, 160, 166, 28, 42, 107, 15).

Como resulta evidente, el nuevo cruce no favorece en forma directa ningún recorrido de autotransporte de pasajeros presentes, ya que no existe posibilidad de recorrerlo en la actualidad, como resulta en los casos donde existe en forma previa un paso a nivel en el sector de proyecto.

Sin embargo, las líneas que poseen recorridos N-O a S-E como dirección general, podrán utilizar el nuevo cruce para incluir un nuevo recorrido o modificar el existente y circular por la trama urbana de la ciudad en zonas de mayor densidad.

Además de favorecerse la conectividad en este modo, se obtiene un modo de transporte que permite acceder al anillo Pampa para participar de las actividades propias allí propuestas (comercio, esparcimiento, gastronomía)

6.4. PEATONES

Los cruces peatonales existentes se asocian a los cruces vehiculares presentes (Pte Labruna, Cruce Av Sarmiento, Cruce Av. Salguero) y a las estaciones ferroviarias tanto activas como desactivadas (Ciudad Universitaria, Scalabrini Ortiz).

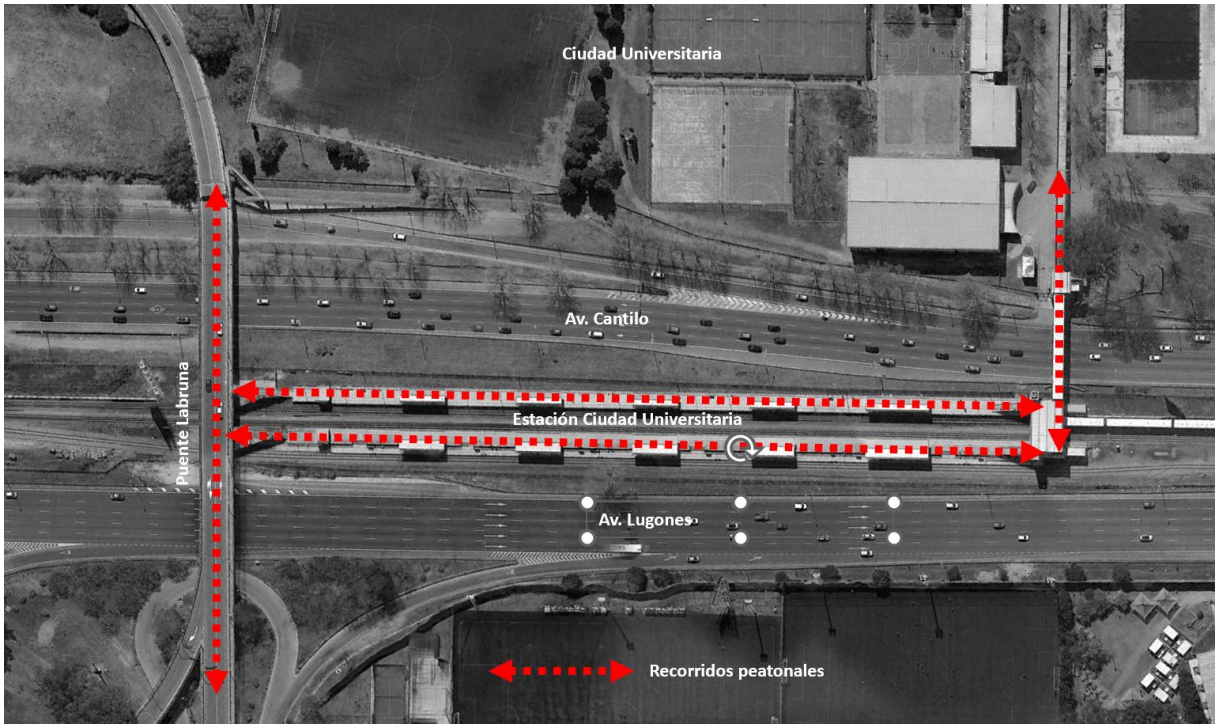
Esto muestra la escasa conectividad que existe entre la Ciudad y el Rio en este sector, donde la Autopista/traza ferroviaria se transforma en un componente que segrega áreas de la ciudad bien diferenciadas. Este déficit tiene particular incidencia en la implementación de los cruces propuestos

en el Anillo Pampa y en el nuevo Puente Labruna, donde los corredores peatonales jerarquizados proponen una fuerte vinculación entre a ciudad y el Rio, hoy inexistente

El cruce a través de la pasarela existente en ex estación S. Ortiz se realiza en forma directa sobre Cantilo- traza ferroviaria -Av Lugones. Del mismo modo se realiza el cruce a través del corredor peatonal en el puente Labruna, ambos con distintos extremos del lado ciudad universitaria.

El cruce en estación Ciudad Universitaria justifica principalmente su presencia por aquellos que desde la citada estación se dirigen a la propia Ciudad Universitaria.

Sin embargo, también se brinda conectividad peatonal con otro punto de la ciudad Universitaria hacia el norte, o desde y hacia la ciudad, mediante la circulación por el andén ferroviario con apoyo en el puente Labruna



Cruce Peatonal estación Ciudad Universitaria



Cruce Peatonal ex estación Scalabrini Ortiz

6.1. BICICLETAS



Infraestructura para bicicletas

La morfología del área y el perfil de los usuarios de los distintos usos sugiere la conveniencia de promover la bicicleta como un medio ágil y eficiente para vincular los distintos sectores.

En el tráfico siguiente se muestra la red de ciclovías/bicisendas existentes en el sector, a lo que se agregará la propuesta de corredores de bicicletas incluida en el proyecto Anillo Pampa.

6.2. PERFIL DE LA DEMANDA

Desde el punto de vista de la movilidad el área se caracteriza por distintos tipos de movimientos:

- ✓ Los pendulares diarios, asociados al ingreso (con predominio en el periodo pico de la mañana) y egreso (con predominio en el periodo de la tarde) que genera la actividad propia de la ciudad. Como componente principal de esos movimientos puede identificarse a los viajes con origen y destino fuera del area estudiada, con carácter principalmente. Esta demanda se vuelca principalmente sobre los corredores radiales.
- ✓ Los movimientos asociados a la actividad presente en el lado Rio, principalmente a los usos recreativos allí instalados. Se alejan de esta consideración los movimientos generados por el Aeroparque Jorge Newbery y la Ciudad Universitaria, con perfiles propios asociados a su actividad,
- ✓ Los movimientos asociados a eventos masivos en el sector, como actividades promovidas por el propio GCBA (maratones, bicicleteadas, otras) y las que resulta de eventos culturales o deportivos (eventos deportivos, recitales, otros).

Los primeros (en general de dos movimientos diarios, viajes de longitud media, separados por una permanencia prolongada y realizada por personas en su ciclo activo de vida) son atendidos fundamentalmente por el sistema masivo, primario y secundario (ferrocarril metropolitano, subterráneo o de superficie circulando por las avenidas) y por el transporte privado (vehículos particulares).

En la composición del área el perfil preponderante es el primero, con un componente menor, pero de presencia que debe ser considerada, del segundo. Los otros perfiles tienen menor incidencia en la conformación de la curva de demanda final.

7. RELEVAMIENTOS Y PARAMETOS OMPEMENTARIOS

7.1. SEMAFORIZACIÓN

El entorno analizado tiene los semáforos de las intersecciones de La Pampa y Costanera y La Pampa y Figueroa Alcorta.

Las programaciones (fases, ciclos, secuencias, sincronías) fueron relevadas pata ser incluidas en el modelo de simulación microscópica.

La distancia entre dichas intersecciones y el inicio de las pendientes de entrada/salida al cruce son relativamente generosas (85 m de F. Alcorta, 55m de Costanera) por lo que en la evaluación de los movimientos que se aplicarán luego de la implementación del proyecto deberá considerarse esta situación en forma específica, para evitar que las colas que puedan producirse derramen hacia el túnel. Debe considerarse la necesidad de modificar sensiblemente la repartición de tiempos en las fases decididas, ya que los nuevos flujos que se presentarán así lo exigen.



Intersecciones semaforizadas

7.2. PARÁMETROS COMPLEMENTARIOS

7.2.1. GENERAL

Existen relevamientos complementarios que resultan necesarios para satisfacer distintas capacidades del modelo de simulación, en función de obtener una mejor calibración, disponer de mejor capacidad de análisis, y facilitar interpretación de los resultados y la comunicación del proyecto. Estos parámetros tienen origen en la conducta y hábitos de los conductores locales.

Es por eso que resultan específico del entrono/ciudad en donde se aplica el modelo de simulación.

Dichos relevamientos se describen a continuación, y fueron realizados para la Ciudad de Buenos Aires y validados en modelos/proyectos anteriores en la ciudad, y complementados con observaciones en el entorno cercano del proyecto.

7.2.2. FLUJO DE SATURACIÓN

Los parámetros operacionales, como separación entre vehículos (“headway” factor”) o tiempo de reacción (“reaction time”), fundamentales en el proceso de modelización, están relacionados con las condiciones locales de circulación y el hábito de los conductores.

La obtención de estos valores puede hacerse considerando aquellos puntos donde la capacidad del elemento de la red considerado fue alcanzada. Es por ello que resulta de mucho valor la detección donde se dan estas condiciones en la red, para de ese modo proceder a ajustar los valores citados hasta obtener la concordancia entre los valores de capacidad del modelo y los medidos en la realidad.

7.2.3. FORMACIÓN DE COLAS Y RETARDO EN INTERSECCIONES

Durante el desarrollo de las mediciones indicadas en el punto anterior, el personal relevó aquellos sectores donde se encuentre congestión instalada, manifestada a través de formaciones de cola, fundamentalmente en los puntos asociados a la operación de las barreras existentes en los pasos a nivel existentes y/o generadas por la actividad propia en el entorno. Se ha hecho referencia a estos relevamientos en puntos anteriores.

7.2.4. CONDICIONES PARTICULARES

Durante el desarrollo de las actividades se realizaron tareas de relevamientos complementarios, tendientes a definir la totalidad de los elementos necesarios de incidencia en el proyecto o bien, de verificar o actualizar información obtenida mediante la colección de datos y antecedentes.

Entre estos relevamientos se encuentran:

a) Relevamiento del tipo y estado de pavimentos de las arterias comprendidas dentro del área del proyecto. No se busca la realización de un inventario. Se trata de identificar aquellos puntos donde la degradación de la superficie de rodamiento puede afectar la circulación y generar de ese modo limitaciones importantes

b) Verificación de los datos disponibles de la red de semáforos de la ciudad en el área de incidencia (fases, ciclos, sincronías) debido a la fuerte incidencia de este factor en el desarrollo del tránsito.

c) Evaluación de la presencia de estacionamiento en calzada, tanto en las avenidas como en las calles alternativas de circulación que servirán como vías para la derivación de

los flujos de tránsito en el nuevo ordenamiento que surja como conveniente o durante la etapa de obra.

d) Identificación visual de los puntos conflictivos, que permita una evaluación cualitativa de las condiciones de congestión y conflictos presentes.

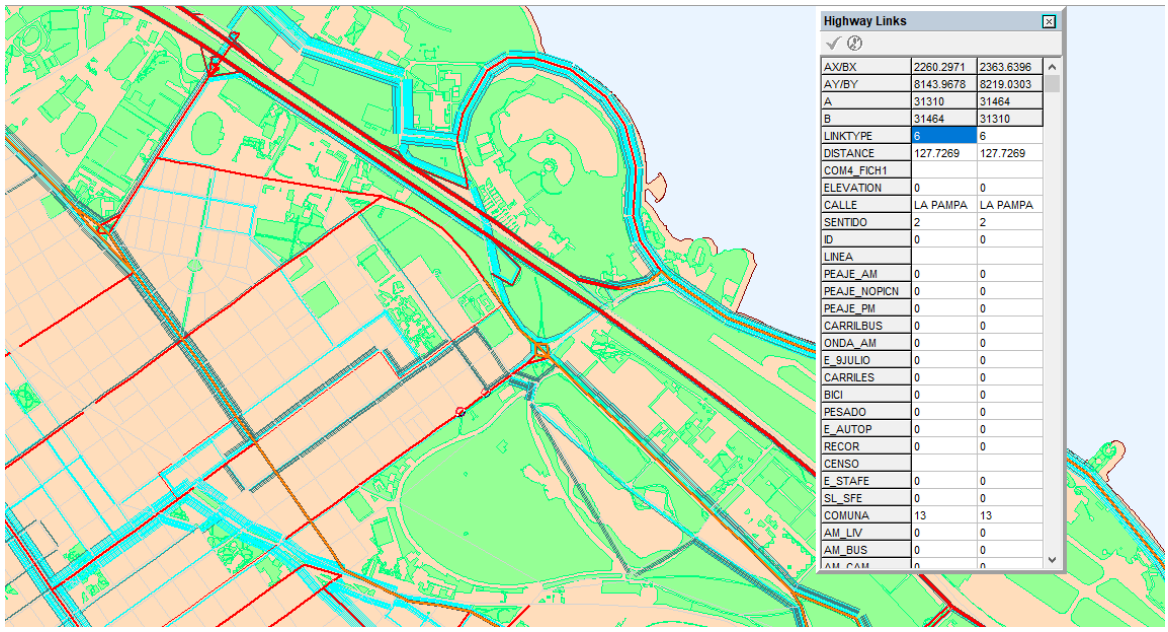
8. PARÁMETROS DE ANÁLISIS

8.1. GENERAL

La evaluación de la situación actual se realizó mediante la aplicación del modelo macroscópico,

En una primera etapa, se incorporaron los datos de conteos actualizados en el modelo macroscópico existente y se procedió a la calibración del mismo para que los datos de tránsito arrojados en la Situación Base sean coherentes con las últimas mediciones realizadas en el marco de este proyecto.

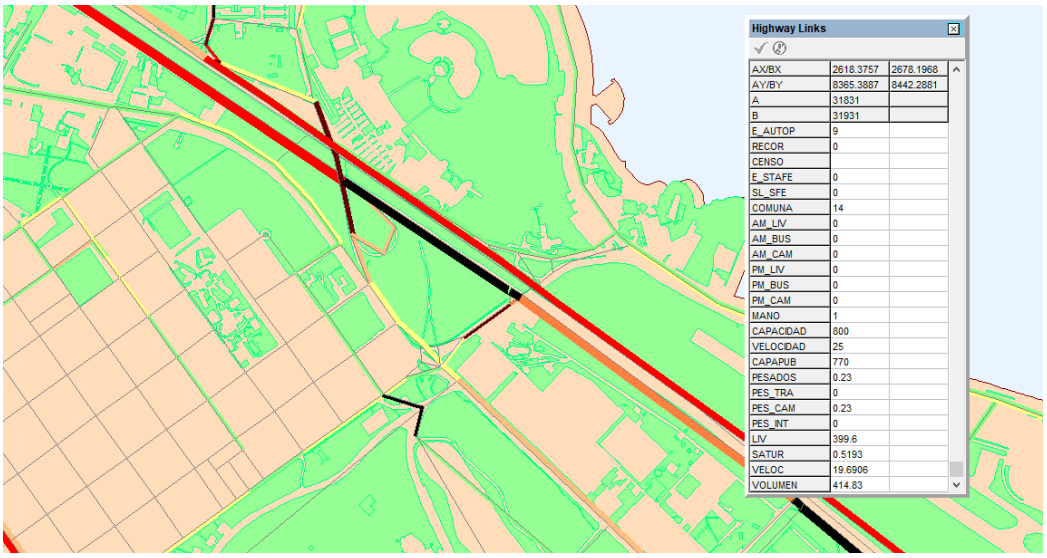
A modo de ilustración, la imagen siguiente corresponde a un zoom sobre el modelo centrado en el sector de estudio:



En esta imagen se distinguen en especial los atributos de cada arco de la red vial, caracterizado por ejemplo por su longitud, su velocidad nominal, la cantidad de carriles etc.

Cabe precisar que el modelo macroscópico incluye igualmente la codificación de la oferta en Transporte Publico.

En su situación actual, el modelo arroja volúmenes de tránsito y niveles de saturación representados en la imagen siguiente:



Se observan con colores más oscuros (rojo, marrón, negro), los tramos de la red vial presentando a la hora modelizada las condiciones de circulación más comprometidas.

9. INCLUSION DE LA INFRAESTRUCTURA DE PROYECTO

9.1. GENERAL

El escenario operacional se encuentra compuesto por la inclusión del paso a desnivel proyectado la calle La Pampa y la conformación del denominado Anillo Pampa que incluye una serie de usos comerciales y recreativos que se suman a la facilidad en la conectividad de peatones y bicicletas en la dirección este-oeste

Es indudable que la inclusión de este nuevo paso a desnivel genera un impacto positivo en la conectividad y las condiciones en que se desarrolla el tránsito y la movilidad, en especial brindando conectividad transversal, hoy deficitaria, y minimizando los tiempos de viaje.

Sin embargo, la nueva configuración puede producir impactos producto de la nueva asignación de rutas, los nuevos recorridos de los usuarios y otras condiciones que, si bien puede presumirse mínimos y de segundo orden frente a los beneficios obtenidos, deben ser analizadas

En el presente capítulo se analiza cualitativa y cuantitativamente esa situación, identificándose los impactos que el proyecto pueda tener sobre:

a) Conectividad
b) Accesibilidad
c) Relaciones volumen capacidad en secciones e intersecciones.

La metodología de análisis de los impactos que sobre la red vial genera el proyecto, se realizará mediante la inclusión de las condiciones del proyecto en el modelo de simulación. La descripción general del proyecto en particular en cuanto a lo relativo a la movilidad, se ha desarrollado en capítulos anteriores del presente informe

En este marco, la descripción del proyecto que se incluye en el análisis solo trata de representar la funcionalidad del mismo respecto de la movilidad general y dar soporte a otros componentes (impacto acústico, interferencias con servicios públicos, desagües pluviales, otros).

A partir del escenario base, se incorporan al modelo microscópico las intervenciones propuestas para el funcionamiento del proyecto, las modificaciones a la geometría de la red, la adaptación de la programación de la semaforización y los cambios en los recorridos de transporte público, para configurar así el escenario con proyecto.

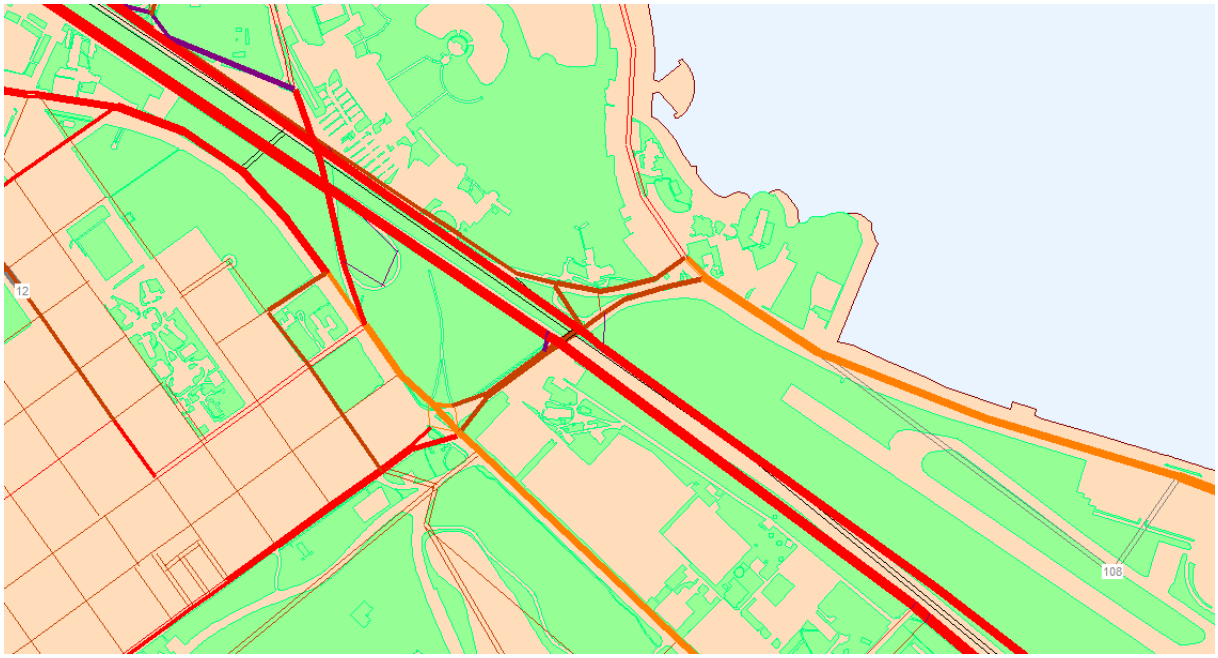
A nivel macroscópico se procedió a la definición y ejecución de los escenarios del proyecto, de manera a obtener una estimación del volumen de tránsito que podría usar el nuevo Paso Bajo Nivel.

En un principio, se consideraron dos escenarios distintos:

- Un Escenario 1 en el cual el Paso Bajo Nivel propone 2*1 carril de circulación;
- Un Escenario 2 en el cual el Paso Bajo Nivel propone 2*2 carriles de circulación;

En ambos casos, el Proyecto contempla la abertura de una rama de salida de la Autopista Lugones, proveniente del centro de la Ciudad, hacia la Costanera y la zona de Aeroparque.

En situación de proyecto Escenario 2, los niveles de tránsito obtenidos son los siguientes, donde puede verse el volumen de usuarios del Paso Bajo Nivel.



El grafico siguiente presenta la comparación de los volúmenes, tramo por tramo, entre la situación de Proyecto y la situación actual:

- En azul, el volumen de tránsito disminuye;
- En rojo, el volumen de tránsito aumenta.



En particular, el volumen de tránsito que cruza los diferentes pasos que se presentan, pueden caracterizare para cada escenario según lo expresado en el siguiente cuadro comparativo

	SITUACION ACTUAL							
CRUCE ILIA	ESTE-OESTE				OESTE-ESTE			
CATEGORIA	LIVIANOS	PESADOS	COLECTIVOS	TOTAL	LIVIANOS	PESADOS	COLECTIVOS	TOTAL
PUENTE SCALABRINI					3470	74	89	3633
LA PAMPA								
SARMIENTO	822	57	25	904	859	93	17	969
TOTAL	**822**	**57**	**25**	**904**	**4329**	**167**	**106**	**4602**

	PROYECTO 1 CARRIL							
CRUCE ILIA	ESTE-OESTE				OESTE-ESTE			
CATEGORIA	LIVIANOS	PESADOS	COLECTIVOS	TOTAL	LIVIANOS	PESADOS	COLECTIVOS	TOTAL
PUENTE SCALABRINI					3223,00	42,00	89,00	3354,00
LA PAMPA	744	5	0	749	882	6	0	888
SARMIENTO	780	57	25	862	672	93	16	781
TOTAL	**1524**	**62**	**25**	**1611**	**4777**	**141**	**105**	**5023**

	PROYECTO 2 CARRILES							
CRUCE ILIA	ESTE-OESTE				OESTE-ESTE			
CATEGORIA	LIVIANOS	PESADOS	COLECTIVOS	TOTAL	LIVIANOS	PESADOS	COLECTIVOS	TOTAL
PUENTE SCALABRINI					3223	42	89	3354
LA PAMPA	940	8	0	948	1014	10	0	1024
SARMIENTO	721	56	25	802	651	90	16	757
TOTAL	**1661**	**64**	**25**	**1750**	**4888**	**142**	**105**	**5135**

10. EVALUACIÓN DE LA ETAPA OPERACIONAL

10.1. MODELO MICROSCÓPICO ANÁLISIS ESCENARIO OPERACIONAL

La siguiente etapa es la evaluación subjetiva y objetiva del escenario con proyecto incluido en el modelo microscópico de simulación.

Se denomina análisis subjetivo a la evaluación realizada por observación directa de las imágenes dinámicas que la interfaz gráfica del modelo brinda.

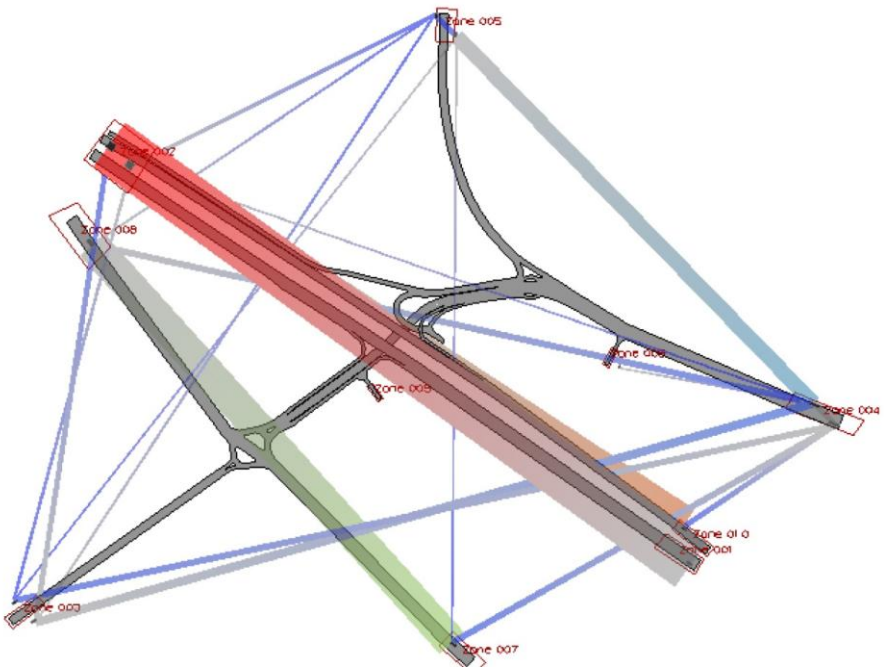
Además de la visualización de a representación de los vehículos, el modelo posee herramientas que permiten visualizar otros componentes, como formación de colas, densidades, flujos máximos, otros.

El análisis subjetivo brinda una buena referencia de las condiciones de circulación, pero no debe ser definitorio en las conclusiones. Se debe realizar el análisis objetivo, basado en la colección estadística de datos como parámetros directos cuantitativos para medir la eficiencia de las condiciones planteadas.

10.1.1. ANALISIS SUBJETIVO (CUALITATIVO)

Se basa en la observación directa de los resultados, que puede realizarse utilizando la interfaz gráfica del modelo. La secuencia de imágenes siguiente es representativa del análisis

Como primer chequeo el análisis de las “líneas de deseo”, que representan mediante el ancho de las bandas que unen los distintos orígenes y destinos incluidos en la matriz OD la cantidad de vehículos que unen esos puntos utilizando la infraestructura disponible



Líneas de deseo

Las distintas corridas realizadas mostraron que el punto crítico del proyecto se da en las intersecciones de Av Costanera y La Pampa y de Av. Figueroa Alcorta y la Pampa.

Sin embargo, la formación de cola en esos puntos, en general asociada a la actividad de los semáforos no resulta critica, y los vehículos no tienen que esperar solo eventualmente más de un ciclo para realizar el cruce.

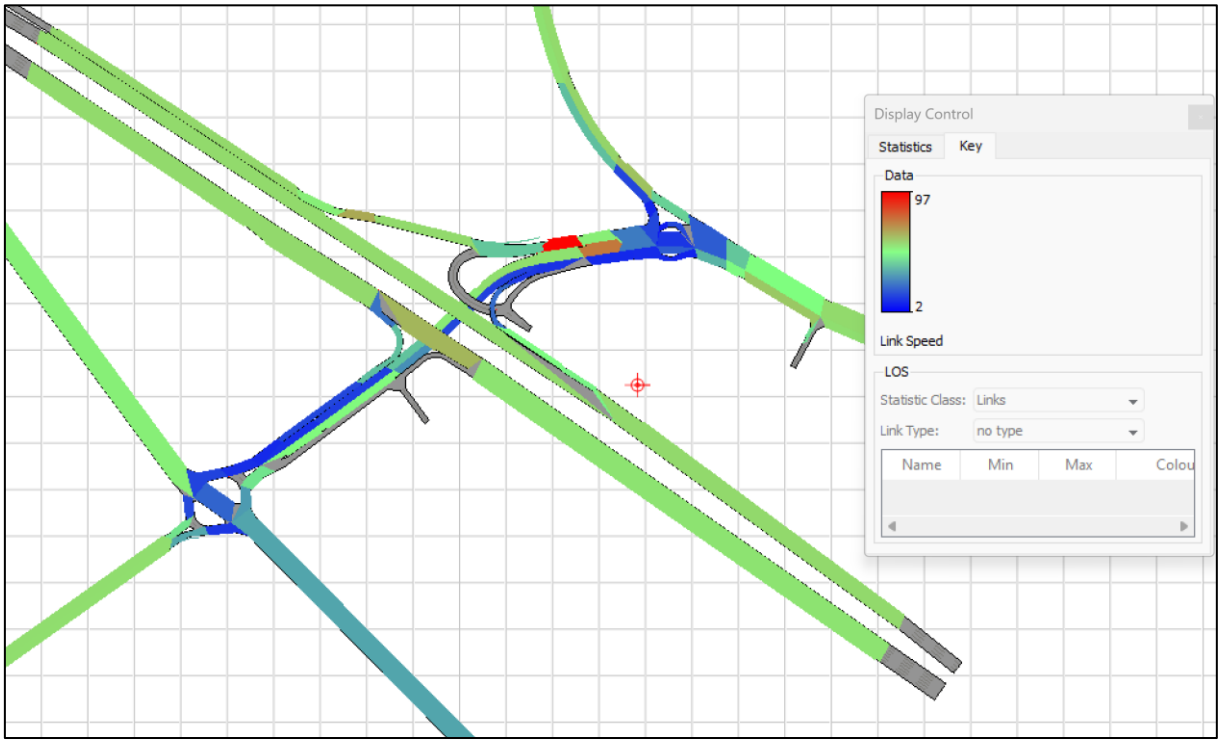
El siguiente gráfico nuestra esa situación, mediante la herramienta “hot spot” (puntos críticos o Puntos “calientes”) que muestra los sitios donde se dan acumulación de vehículos que circulan a menos de 10 km/h.

Este efecto se minimiza mediante la correcta programación de los semáforos, pudiendo analizarse algunas modificaciones que resultan menores, pero de efecto significativo, como el agregado de un carril adicional en la llegada de La Pampa a Figueroa Alcorta desde el lado Rio, donde pueden demarcarse 3 carriles con una mínima intervención sore los laterales y repintado de la demarcación horizontal

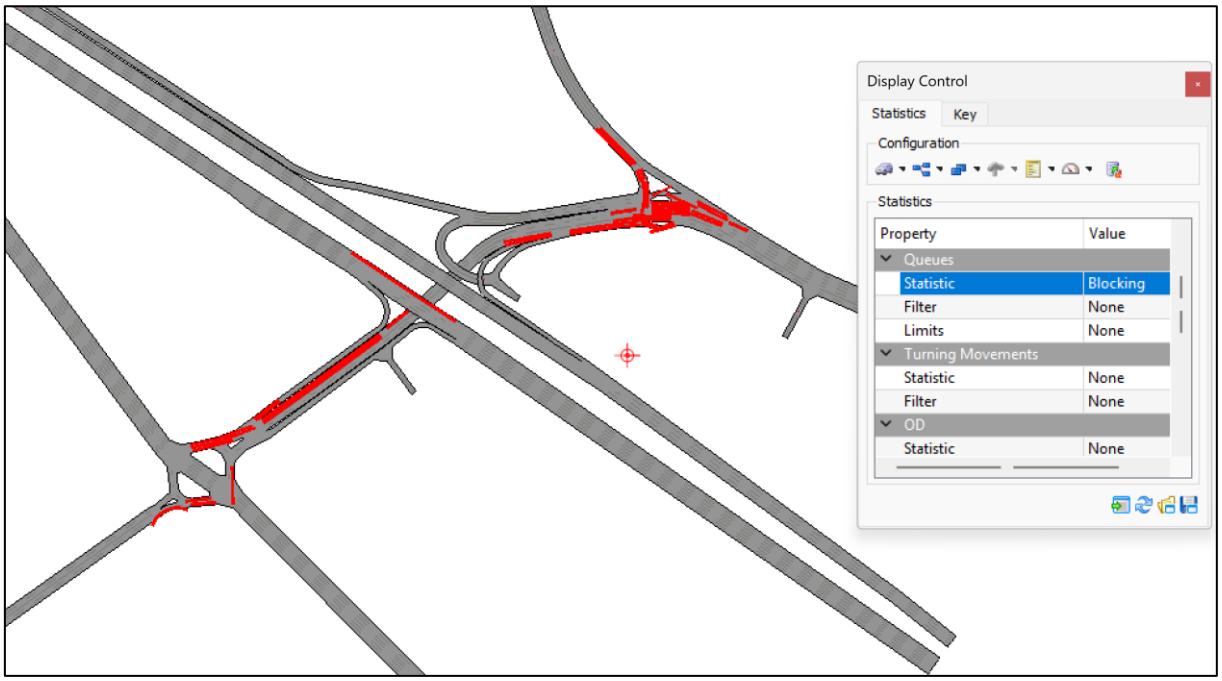


Formación de colas en semáforos

Consistentemente con lo explicado anteriormente, el diagrama de velocidades muestra que la velocidad media disminuye sensiblemente en la inserción del tránsito que utiliza el túnel en las Avda. Costanera y Figueroa Alcorta, mientras que el de formación de colas permite visualizar las situaciones más comprometidas que se presentan a través de líneas que representan las mayores formaciones de cola registradas.



Velocidades



Formación de colas

El análisis cualitativo realizado anteriormente debe complementarse con el análisis cuantitativo que se realizó a través de los indicadores de eficiencia.

10.1.2. ANÁLISIS OBJETIVO (CUANTITATIVO)

Se incluyen los gráficos representativos de la evolución de los indicadores de eficiencia (con caracterización de cada uno) en el desarrollo de las simulaciones del escenario con proyecto.

Debe destacarse que los fenómenos asociados al tránsito son de carácter estocástico, por lo que a igualdad de infraestructura y demanda los resultados en las características de circulación resultan diferentes.

Esta condición impone la necesidad de realizar varias "corridas" para determinar los parámetros de un mismo escenario, aplicándosele el tratamiento estadístico correspondiente. Esto significa que (al igual que ocurre en los fenómenos asociados al tránsito en la realidad) igualdad de volúmenes horarios como dato de entrada no implica siempre la obtención del mismo resultado. Es por ello que tanto la tabla de flujos de tránsito como los gráficos se realizarán en base a cinco colecciones estadísticas de datos distintas. Esto se muestra en el primer indicador calculado, donde se incluyen las curvas de todas las corridas realizadas y la representativa del promedio.

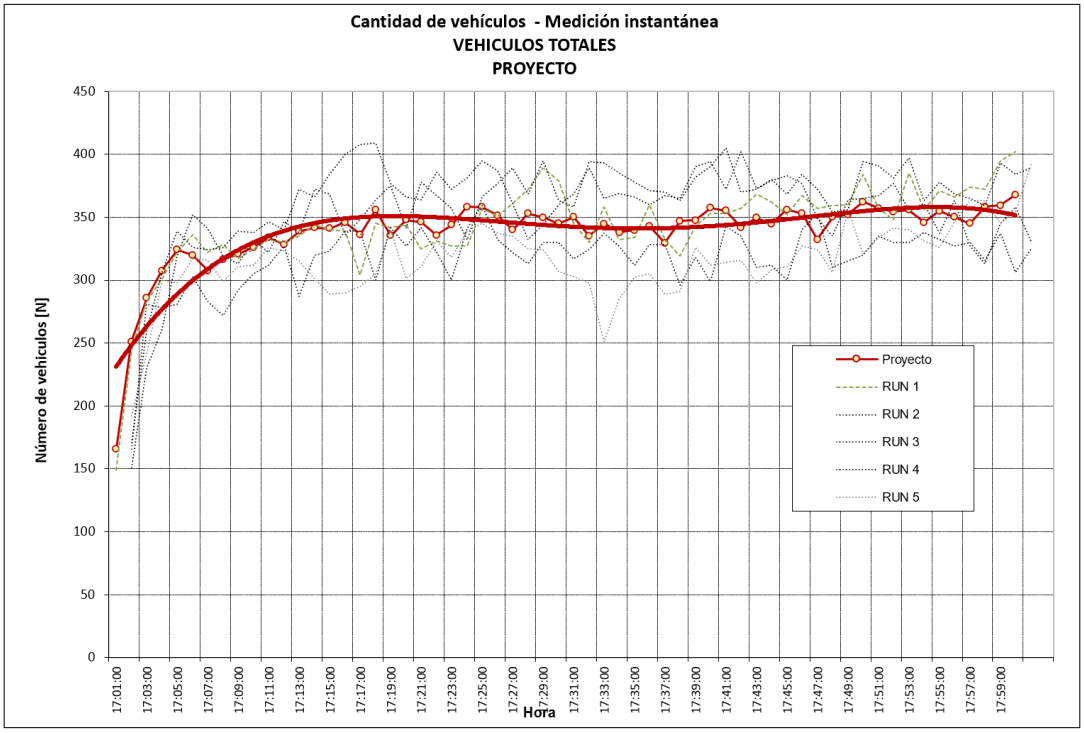
En los demás indicadores se representa directamente el promedio obtenido

Los indicadores de eficiencia son la forma de establecer las características de la circulación en ámbitos urbanos con congestión recurrente, y en donde altos volúmenes de tránsito se encuentran cercanos a la capacidad. En ese ámbito los métodos tradicionales (determinación de niveles de servicio por el método clásico) pierden precisión por tratarse de procesos determinísticos mientras que el tránsito en las condiciones citadas se aleja de esa condición.

Los procesos de micro simulación, de características estocásticas (idénticas al tránsito) y con consideración de la asignación de rutas ante la variación de las condiciones de infraestructura (oferta vial), reflejan con mayor exactitud los efectos de la implementación de proyectos.

10.1.2.1. Cantidad de Vehículos – Medición Instantánea (Current All NV)

Representa la cantidad de vehículos que se encuentran en el sector en estudio en forma simultánea instante a instante, siendo un indicador de la facilidad que los vehículos disponen para realizar sus viajes y referencia también a la cantidad y grado de los conflictos instalados en la red.



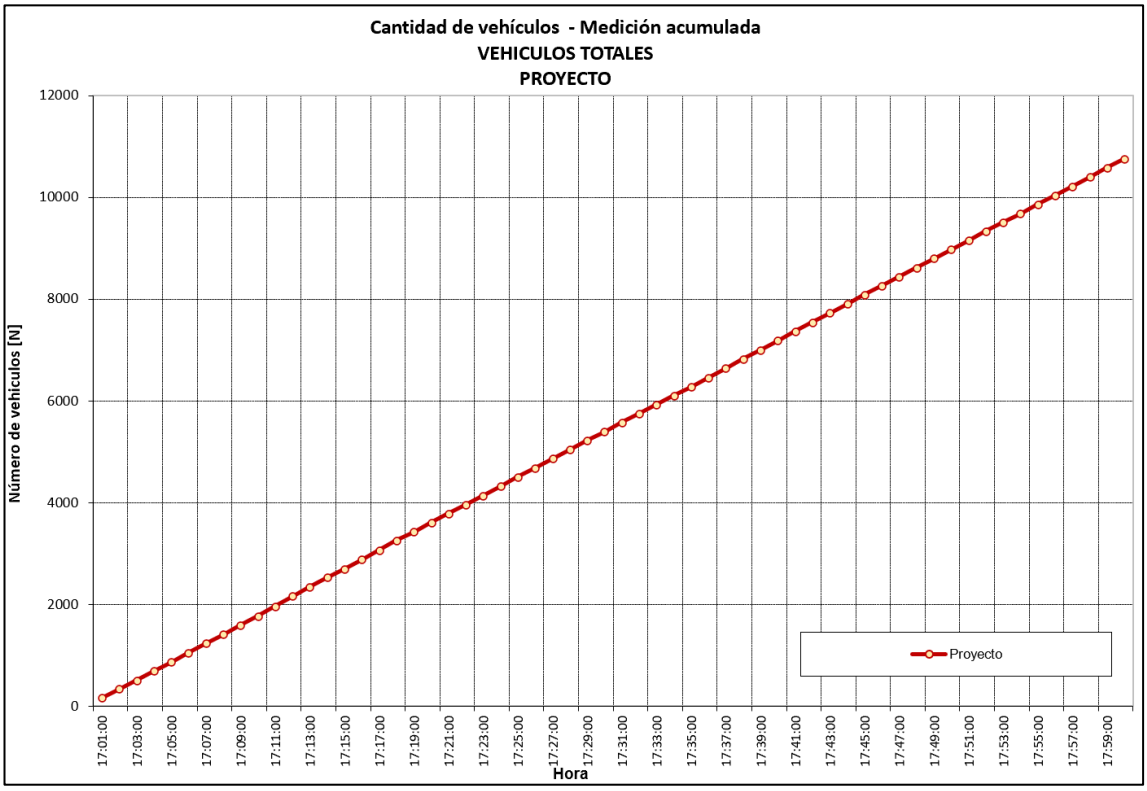
Una menor cantidad de vehículos en la red significa que una mayor cantidad de ellos ya han salido del área simulada, finalizando su viaje, por lo que se infieren tiempo de viaje menores y menor cantidad de conflictos instalados.

Asimismo, cuando se instala una situación conflictiva en el entorno simulado y permanece en el tiempo la curva de vehículos totales acumulado crece en forma continua, alcanzando volúmenes de vehículos retenidos muy altos y mayores instante a instante. No es esta la forma de la curva, que se mantiene constante a lo largo de la simulación, lo que significa que la cantidad de vehículos que entra al entorno simulado es significativamente igual a la que termina su viaje y abandona el área de conteo.

Las curvas presentan además una sucesión de picos de máxima y mínima sucesivos, que se asocian a la presencia de los semáforos en las intersecciones más demandadas, que detienen y permiten la salida en forma cíclica y asociada a la programación propuesta.

10.1.2.2. Cantidad de Vehículos – Medición Acumulada (Total All NV)

Este indicador muestra la cantidad de vehículos que, en forma *acumulada*, han logrado ingresar en la red. A igualdad de demanda, las curvas de distintos escenarios deberían ser idénticas a excepción que se presenten casos donde la conflictividad de la red propaga sus efectos en una magnitud tal que *se bloquean los links de acceso al modelo*, impidiendo que se incorporen los nuevos vehículos generados.

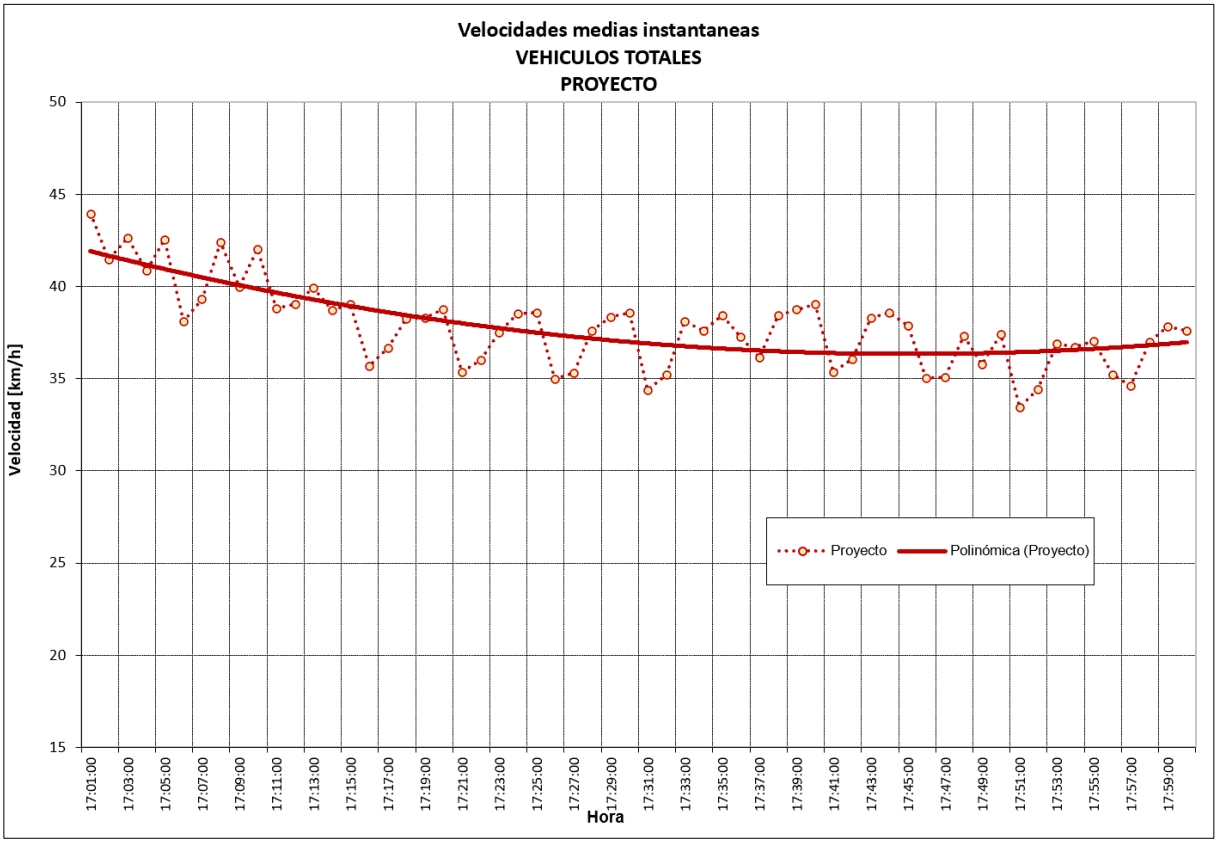


Este último efecto puede alterar el indicador NV descrito en el punto anterior, ya que en ese caso la menor cantidad de vehículos en la red se debe a que no han podido entrar, pudiendo inferirse erróneamente que ya han realizado su viaje. Es por eso que este indicador resulta un elemento de control de la demanda del escenario estudiado y de la validez del indicador

, tendiendo a horizontalizarse. La continuidad de la curva demuestra lo contrario

10.1.2.3. Velocidad media promedio (Current All Mean Speed)

Se trata de la descripción de las velocidades medias promedio para todos los vehículos en un instante determinados. En forma simplista, puede decirse que es el promedio de las lecturas de los velocímetros de todos los vehículos si pudiese obtenerse un registro de todos ellos instante a instante.

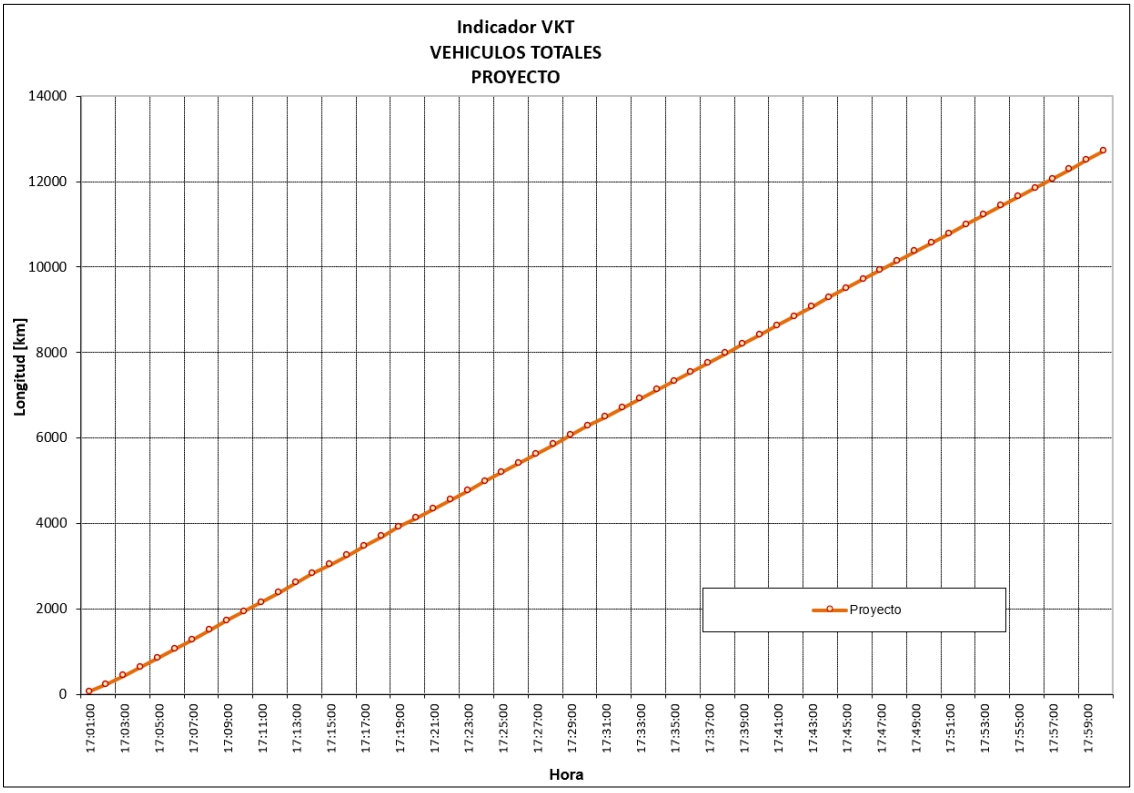


Este parámetro es especialmente sensible a las congestiones, ya que en cuanto se instala una situación conflictiva las velocidades medias caen bruscamente, lo que no se presenta en el escenario simulado.

Al igual que en el caso anterior, la actividad semafórica y la fuerte incidencia que tienen los vehículos con velocidad nula detenidos por el semáforo generan una serie sucesiva de pulsos que se visualizan en la forma de la curva.

10.1.2.4. Cantidad de kilómetros vehículo recorridos (VKT)

Este indicador nos informa la cantidad de kilómetros vehículo, recorridos por el total de los vehículos que intervienen en la simulación, en forma acumulada desde el inicio de la simulación. Muchas veces ocurre que hay escenarios donde una disminución de los tiempos de viaje se obtiene en función de una mayor velocidad y sobre un recorrido mayor. Por lo tanto, es un indicador directamente asociado a establecer funciones de consumo de combustible, emisión de contaminantes y costos operativos que debe ser evaluado por comparación entre escenarios.

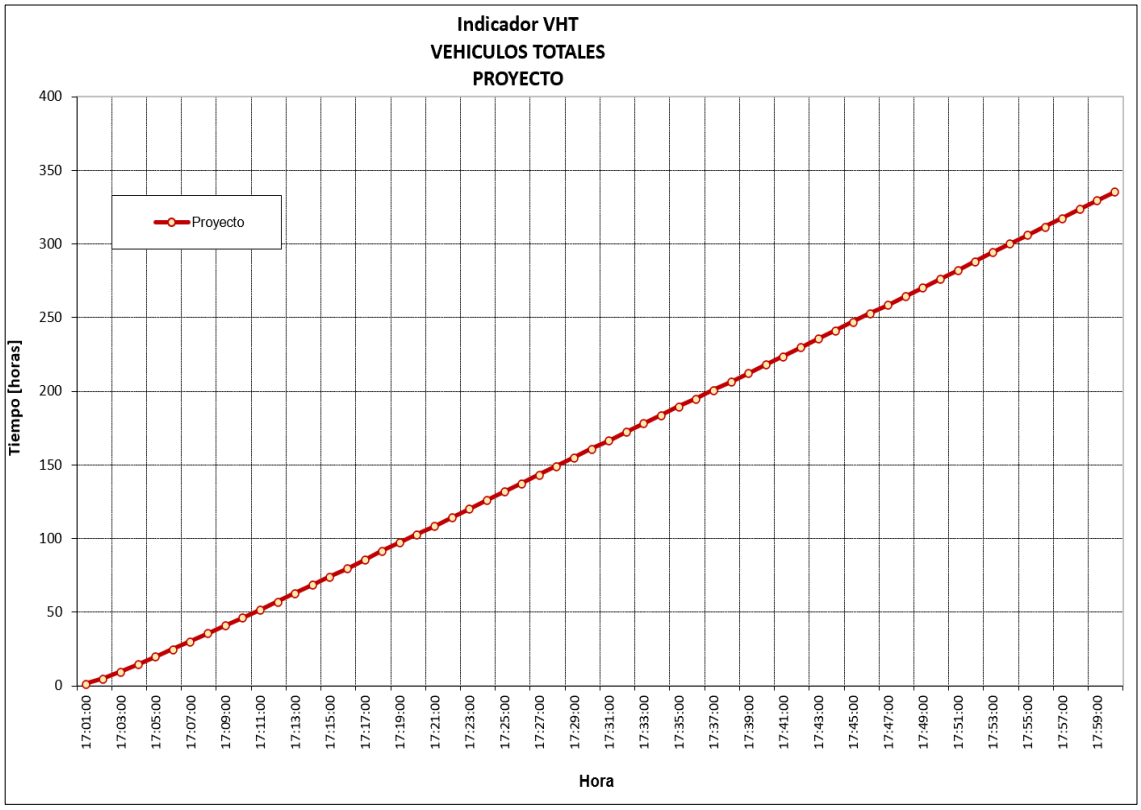


Al igual que en el caso anterior, la linealidad en la evolución de este indicador es muestra de una situación estable sin conflictos instalados.

10.1.2.5. Cantidad de horas vehículo insumidas (VHT)

Se trata de la cantidad de horas vehículos totales insumidas hasta un momento determinado, que han sido utilizadas para la realización de los viajes definidos según la matriz OD establecida.

Es un indicador fundamental porque permite evaluar en forma directa el ahorro de tiempo que los usuarios de la red reciben en su conjunto, con relación unívoca con el beneficio obtenido por los usuarios.


Indicador VHT
VEHICULOS TOTALES
PROYECTO
Proyecto
Tiempo [horas]
Hora
0
50
100
150
200
250
300
350
400
17:01:00
17:03:00
17:05:00
17:07:00
17:09:00
17:11:00
17:13:00
17:15:00
17:17:00
17:19:00
17:21:00
17:23:00
17:25:00
17:27:00
17:29:00
17:31:00
17:33:00
17:35:00
17:37:00
17:39:00
17:41:00
17:43:00
17:45:00
17:47:00
17:49:00
17:51:00
17:53:00
17:55:00
17:57:00
17:59:00

11. EVALUACIÓN DE LA ETAPA DE OBRA

11.1. GENERAL

El análisis de la movilidad durante el periodo de obra presenta componentes significativos por lo diferenciado de las tareas a realizar.

La inexistencia de una vía de circulación en donde se desarrollará el paso bajo nivel, ya que la Av. La Pampa no tiene continuidad en este tramo, resulta en una menor interferencia con el tránsito vehicular actual.

Existen sin embargo algunos puntos, como la vinculación de la Av. La Pampa con Av. Costanera y Av. Figueroa Alcorta, que deben ser considerados en la planificación de la obra ya que inciden sobre vías con importantes flujos de tránsito presente.

En otro orden, deben realizarse trabajos de envergadura tanto en la construcción del paso bajo nivel como de materialización y montaje del propio anillo que pueden tener incidencia sobre la circulación en la AU Illia y la traza ferroviaria

El método constructivo y a los términos generales del impacto generado se han incluido en el Capítulo “Etapa de Obra” del presente EsIA, mientras que el presente se hará referencia a los impactos que se generan sobre la movilidad en este período.

11.2. ACCESIBILIDAD

- *Identificación del impacto*:

Si bien el área e incidencia directa no cuenta con presencia de actividad comercial instalada, existe la posibilidad de que se interfiera con el acceso a determinados sectores.

Entre ellos puede mencionarse el acceso a planta de AYSA, los restaurantes sobre colectora Cantilo, áreas recreativas sobre Av. Costanera, el puesto Pampa, sectores comerciales y residenciales sobre Av. Figueroa Alcorta.

- *Medidas de Mitigación:*

El Contratista deberá prever acceso permanente a todos los lotes cuyos frentes den a la obra en construcción.

En especial durante toda la etapa constructiva deberán arbitrarse los medios de acceso en casos de emergencia, tanto a la obra propiamente dicha como a los domicilios frentistas.

Este acceso debe ser lo suficientemente ancho para permitir el paso de un vehículo y simultáneamente mantener una acera mínima de 1,5 m. de ancho.

El acceso vehicular podrá interrumpirse en períodos no mayores de seis (6) horas consecutivas y solamente en aquellos casos imprescindibles por razones constructivas, no así la acera peatonal que deberá permitir la libre circulación en todo momento.

En los casos en que el acceso a los usos presentes deba ser obstruido por excavaciones, se colocarán pasarelas provisorias de aproximadamente 1.00 metro de ancho libre y de la longitud que se requiera, con pasamanos y barandas.

Será obligación del Contratista colaborar con los frentistas afectados por las obras para que sufran los menores inconvenientes posibles con motivo de estas.

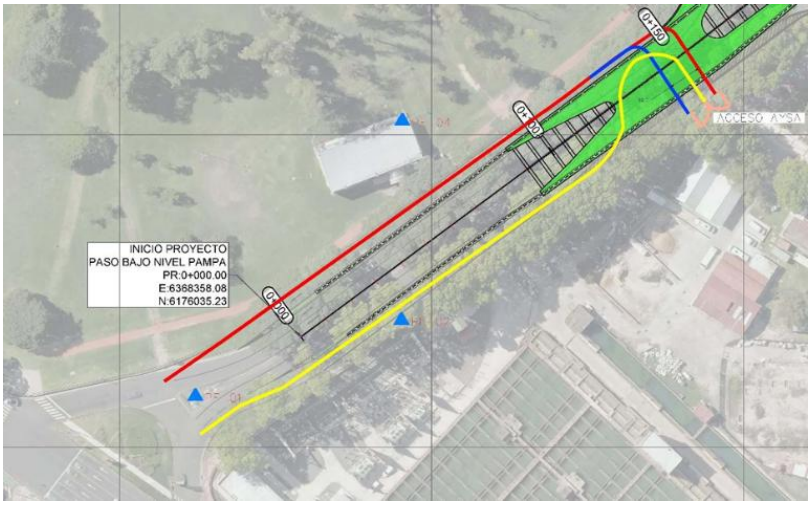
Las bocas de incendio que quedasen aisladas fuera del alcance de los equipos normalmente utilizados por el cuerpo de bomberos deberán trasladarse con cañerías provisorias hasta el lugar más próximo donde puedan prestar sus servicios con facilidad.

Para el caso del acceso al predio de AySA este acceso se considera que puede garantizarse durante casi la totalidad del tiempo que dure la ejecución de la obra. Esto no significa que eventualmente podría verse interrumpido por algún periodo de tiempo muy breve.

Dadas las características de la obra a ejecutar el acceso se considera que será siempre desde el sector de la Av. Figueroa Alcorta y por el sector de la calle de convivencia del lado del parque, para girar e ingresar al predio unos 5 metros más delante de la progresiva 0+150 (traza color rojo del esquema siguiente). De esta manera en una primera etapa se podría construir las estructuras (pantalla de pilotes, muro colado, losa, etc.) hasta aproximadamente la progresiva 0+150.

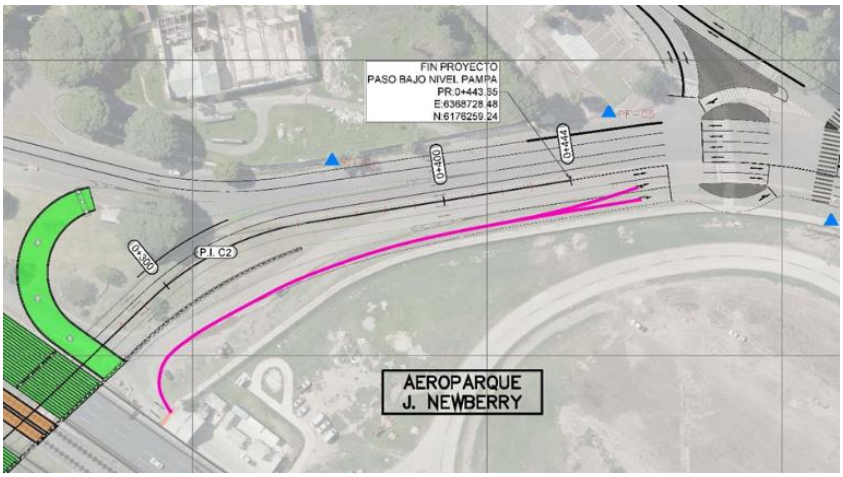
Luego dicho giro podría retrasarse unos 10 metros (traza azul en el esquema) para dar lugar a ejecutar las estructuras de la progresiva 0+150 en adelante.

En la etapa que deba ejecutarse la calle de convivencia utilizada será conveniente que ya se encuentren terminadas las estructuras hasta progresiva 0+180, de manera tal que se pueda acceder por la otra calle de convivencia aledaña al predio de AYSA y en caso de vehículos de mayor porte utilizar las estructuras para realizar las maniobras que resulten necesarias (traza amarilla).



Acceso a Predio de AySA

Respecto del Acceso Aeroparque por Cabecera Norte también puede garantizarse tanto el ingreso como el egreso al Aeroparque durante la totalidad del tiempo de ejecución de la obra. Para esto podría ejecutarse la obra vial (paquete estructural; pavimento; cordón; etc.) de lo que será la rama de egreso definitiva de la obra, materializando por dicha vía un carril por sentido de circulación provisorios en la etapa que dure la construcción del paso bajo nivel. En el esquema siguiente se muestra dicha traza de ingreso y egreso de color magenta.



Acceso a Predio de AySA

11.3. DESVIOS DE OBRA

- *Identificación del impacto*:

La obra incide sobre la circulación sobre Av. La Pampa, dado que se cierra la circulación en ese sector durante un periodo significativo. (ver cronograma de obra)

Sin embargo, existen rutas alternativas que permiten la conexión de esta calle con el corredor Lugones -Cantilo. La Av. de los Ombúes y la Av. Dorrego son vías alternativas de conexión desde el lado ciudad, mientras que del lado Rio no existen conexiones en La Pampa, por lo tanto, no se altera la circulación en este sentido



Conexión con AU Illia – Lado Ciudad

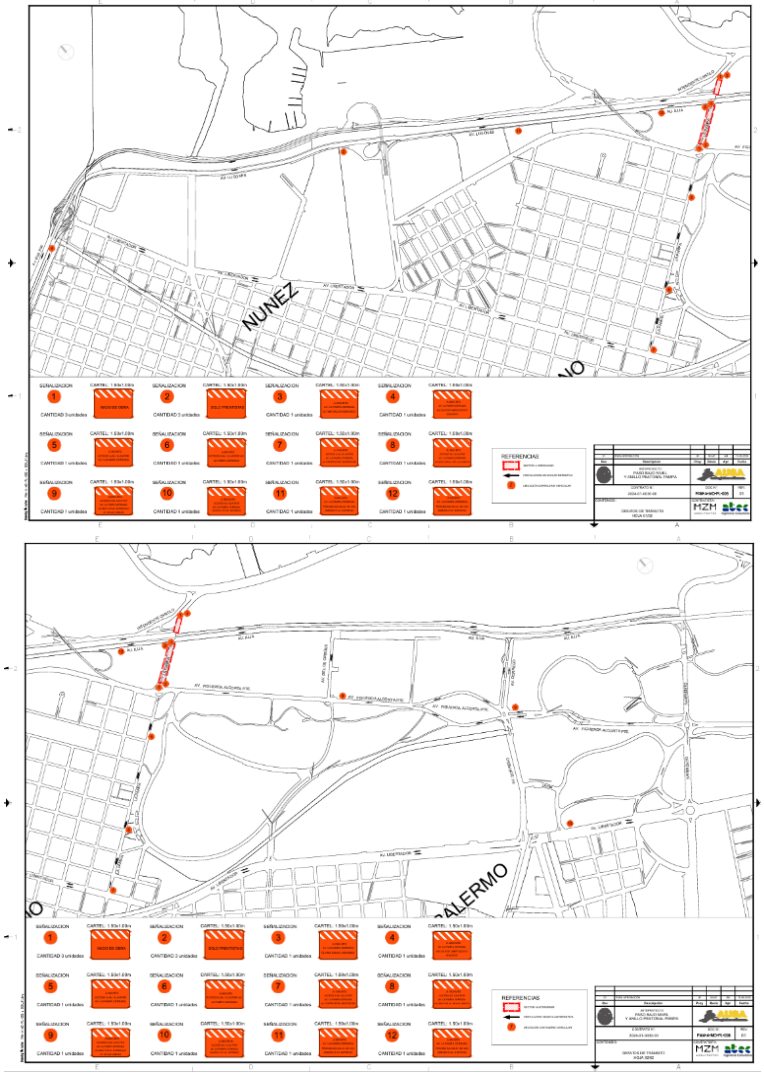
Los trabajos que deben realizarse en las intersecciones de La Pampa con AV. Costanera y Figueroa Acorta, pueden generar turbulencias en la circulación por estas avenidas

- *Medidas de Mitigación*:

  Las derivaciones que resultan de los cierres de obra sobre Av. La Pampa deben ser informadas, incluyendo una fuerte señalización orientativa que canalice a los vehículos por las vías alternativas disponibles.

  Si bien se presenta una propuesta de señalización en el capitulo Etapa de Obra del cuerpo principal del EIA, el Contratista deberá presentar para su aprobación los planos de la señalización, complementos y ubicación propuestos a la Dirección de Obra para su aprobación previa.

  En el caso de Av. Figueroa Alcorta y Av. Costanera en su intersección con La Pampa, los trabajos deberán desarrollarse en etapas de modo que no resulte interrumpida la circulación en ningún periodo



Propuesta de señalización de obra

La señalización no solo debe implementarse en el entorno cercano de los trabajos, sino que deberá indicarse las restricciones impuestas por la obra en forma remota, de modo que el usuario pueda decidir adoptar rutas alternativas derivándose sobre otros corredores.

11.4. DEMOLICIONES Y EXCAVACIONES

- *Identificación del impacto*:

  Tanto en las tareas asociadas a las demoliciones a realizar como durante los trabajos de limpieza y excavaciones, el Contratista deberá retirar fuera del ámbito de la obra todos los escombros y suelos excavados y disponerlos en zonas que cuenten con expresa aprobación de AUSA en un todo de acuerdo con la normativa vigente y en lugares aprobados para tal fin, conservando los remitos de traslado y disposición final de los mismos.

  Esta situación genera un movimiento de camiones que deben ser considerado para lograr una articulación con la red vial del entorno, debiendo minimizarse el impacto sobre la circulación general.

  Los trabajos que requieren el retiro de escombros y suelos producidos resultan

  - Demolición y retiro de estructuras existentes
  - Demolición y retiro pavimentos existentes
  - Demolición y retiro de veredas existentes
  - Demolición y retiro cordón
  - Excavación y retiro para apertura de caja (Calzadas a nivel)
  - Excavación y retiro para cuenco de amortiguación y cámara de bombeo
  - Excavación y retiro para rampas vehiculares y túnel
  - Excavación y retiro escaleras, rampas y pasarelas

  En esta instancia en la definición y ajuste de los trabajos puede estimarse que el volumen general de los componentes a retirar del sector hasta depósitos autorizados será del orden de 100.000 m3.

  El movimiento de camiones indicado resuelve el retiro del producto de demoliciones y excavaciones, pero a ellos se suman:

  - Transporte de materiales para el desarrollo de ítems complementarios (movilización de obra, iluminación, estación de bombeo, desagües, señalización, otros)
  - Traslado de premoldeados. (puente Lugones, puente acceso Aeroparque, puente Av. Cantilo
  - Traslado superestructuras de puente ferroviario (el proyecto ejecutivo definirá so se traslada por camión o por medios ferroviarios)
  - Hormigonado de estructuras (camiones mixer)

Es necesario hacer notar que las vigas y losas para puentes viales y ferroviarios pueden ser prefabricadas en sectores dentro del polígono de obras, por lo que el componente de camiones para su traslado deja de ser un componente de análisis, debiendo analizarse solo la posible interrupción de la circulación vial/ferroviaria en el momento del montaje

- *Medidas de Mitigación*:

  En la consideración del cronograma de trabajos tentativo (el cronograma definitivo deberá ser emitido por el contratista, considerando el método constructivo al definirse el proyecto ejecutivo a realizar), estos movimientos deberán realizarse en un plazo estimado de 12 meses, lo que permite estimar un movimiento de camiones el orden de 40 camiones/día considerando que no será continua y constante su operación, concentrándose en algunos días particulares que impongan el desarrollo de los trabajos.

  Este volumen de camiones puede ser canalizado en forma adecuada durante las horas de trabajo diarias y evitando los picos de demanda.

  La excavación en la zona de túnel será el factor determinante en la generación de suelos a trasladar, por lo que se sugerirá que la excavación se comience del lado Rio hacia el lado Ciudad, de modo que los camiones siempre circulen por el correo costanera, o bien canalizando a estos vehículos mediante caminos de servicios hacia la conexión con la Av. Lugones, evitando la circulación por la red urbana de la ciudad.

  Es recomendable definir zonas de acopio en el interior del polígono de obra y proceder a su retiro a las zonas de disposición final fuera de los periodos pico de demanda de la red externa.

  El factor seguridad deberá ser especialmente considerado, procediéndose al ordenamiento de los movimientos mediante indicación de la presencia de estos vehículos y de los corredores que tienen asignados.

  Respecto de los camiones proveedores de materiales, equipos o elementos estructurales resultan de presencia no permanente, sino que en general se programará su acceso a la obra, debiendo establecerse una planificación de la manobra para eliminar el impacto que generan.

  Una de las situaciones ventajosas referidas al movimiento de camiones durante el periodo de obra es la disponibilidad de espacios de estacionamiento dentro del perímetro de obra, evitando la presencia de camiones estacionados sobre la red vial exterior

11.5. MONTAJE DE ESTRUCTURAS

- *Identificación del impacto*:

  Las estructuras con componentes premoldeados que requieren operaciones de montaje serán consideradas especialmente. Si bien estas operaciones fueron mencionadas en el

análisis del volumen de vehículos que requieren, el mayor impacto que pueden generar es la interrupción del tránsito vial y/o ferroviario durante el mismo proceso de montaje.

El elemento de mayor exigencia es el anillo, que será construido en taller y traslado para su montaje.

La secuencia constructiva del proyecto se detalla en el cuerpo principal del EIA, por lo que aquí se incluyen consideraciones solo al punto mas conflictivo: el montaje del anillo

- *Medidas de mitigación*:

  La infraestructura correspondiente al anillo tanto en zona de caminos y vías como en ambos laterales se construirá priori en taller

  La estructura metálica básica (tubo perimetral), construida por sectores, será transportada al sitio con camiones y montada con grúas de mediano porte, con neutralizaciones sucesivas de las dos avenidas en franjas horarias y días a consensuar, lo mismo que los tramos sobre vías del FC, los que se transportarán sobre camiones y acopiarán en el lateral de zona de vías lado Lugones. Montada esta estructura básica, se procede al montaje de todos los elementos complementarios internos que completan la funcionalidad del proyecto.

11.6. SECUENCIA DE TRABAJO

- *Identificación del impacto*:

  Con el fin de identificar los periodos de mayor conflictividad en cuanto al impacto en la movilidad, se describe la frecuencia de trabajos prevista. Es importante destacar que esta secuencia, así como los plazos en que se desarrolla cada etapa, pueden ser modificadas por el Contratista para adaptarlo a su método constructivo:

  a) Ejecución de tareas preliminares
  b) Puente Ferroviario Descendente.
  c) Puente Ferroviario Ascendente.
  d) Av. Lugones, Carriles 1, 2 y 3: corresponde a los carriles rápidos, al lado del ferrocarril.
  e) Av. Lugones, Carriles 4, 5 y 6: corresponde a los carriles lentos, lado Av. Figueroa Alcorta.
  f) Av. Cantilo, Carriles 1 y 2: corresponde a los carriles lentos, lado Costanera.
  g) Av. Cantilo, Carriles 3 y 4: corresponde a los carriles rápidos, al lado del ferrocarril.

  Se propone la siguiente secuencia para el desarrollo de obras de infraestructura

  - En la calle La Pampa, entre Figueroa Alcorta y Av. Lugones, sin afectar Lugones.
  - En la calle La Pampa, lado Este (Costanera), afectando el ingreso a Puesto Pampa, pero sin afectar Cantilo.
  - Zona Ferroviaria. Para la construcción de la infraestructura será necesario remover parte del balasto y durmientes en correspondencia con la viga superior (dintel). Para ello, será necesario colocar un puente provisorio de poca luz

formado por paquetes de rieles. Esta técnica es ampliamente utilizada en el medio ferroviario.

- En zona de Parques en ambos laterales, y en laterales de zona ferroviaria, para las fundaciones del Anillo Volante

A medida que se van completando los trabajos correspondientes a infraestructura en estos sectores continuarán en sectores aledaños, con ocupación de Av. Lugones y Av. Cantilo:

- Carriles 1, 2 y 3. Av. Lugones.
- Carriles 3 y 4. Av. Cantilo.
- Carriles 4, 5 y 6. Av. Lugones. Los trabajos en estos carriles comenzarán una vez habilitados los carriles 1, 2 y 3.
- Carriles 1 y 2 Av. Cantilo. Los trabajos en estos carriles comenzarán una vez habilitados los carriles 1 y 2.

- *Medidas de mitigación*:

  Existe un periodo crítico donde se intervienen 3 carriles de Av. Lugones y 2 de Av. Cantilo.

  Sobre Avenida Lugones (5 carriles) se propone generar mediante la señalización adecuada un sexto carril de carácter provisorio con soporte sobre la banquina existente lado ciudad. En el tramo intervenido existe un sobreancho que abastece la salida de Lugones a Pampa y posteriormente la enterada desde Pampa a Lugones. Esta situación favorece esta etapa ya que el sobreancho permitiría hasta un cuarto carril con la señalización adecuada

  En un segundo paso, se liberan los tres carriles intervenidos inicialmente y se procede a ejecutar el cruce de los dos internos más la banquina. De todos modos, se disminuye la capacidad del corredor en este tramo en un 40% lo que significa una restricción fuerte en la circulación.

  En cuanto a Cantilo, la situación es mas comprometida ya que se intervienen los carriles de a dos, sin posibilidad de utilización de la banquina como carril por falta de ancho, lo que significa una disminución del 50% de su capacidad.

  Esta situación se mantendrá, según estimaciones iniciales, durante un periodo del orden de 6 meses.

  En estos periodos deberá comunicarse intensamente a los usuarios, indicándoles la presencia de esta limitación y sugiriendo vías alternativas de circulación en el periodo donde Lugones y Cantilo tienen su capacidad fuertemente disminuida

11.7. MONTAJE DEL ANILLO

- *Identificación del impacto*:

  La estructura metálica básica (tubo perimetral), construida por sectores, será transportada al sitio con camiones y montada con grúas de mediano porte, con cierres parciales sucesivas de las dos avenidas en franjas horarias y días a consensuar.

  Lo mismo se realizará con los tramos sobre vías del FC, los que se transportarán sobre camiones y acopiarán en el lateral de zona de vías lado Lugones. Montado esta

estructura básica, se procede al montaje de todos los elementos complementarios internos que completan la funcionalidad del proyecto.

- *Medidas de mitigación*:

  Al tratarse de maniobras de montaje de tiempo acotado, se procederá a realizarlas durante los periodos de menor demanda, ventanas nocturnas, tanto en lo relativo al tránsito vehicular como al tránsito ferroviario.

  Estas medidas deben estar consensuadas con las autoridades y comunicadas a los usuarios con la anticipación adecuada

11.8. APP

- *Identificación del impacto*:

  Los cierres de calle La Pampa entre Av. Lugones y Av. Figueroa Alcorta, por la actividad de obra, interfieren en la circulación del APP en su recorrido habitual.

- *Medidas de mitigación*:

  Se deberá acordar con la autoridad y con las líneas de APP los recorridos alternativos para los ramales afectados por los cierres de obra de calle La Pampa. Se deberá señalizar en todo el entorno de las obras la afectación a los recorridos y especialmente en las paradas de la zona respecto de los desvíos. También se sugiere publicar en las redes respecto de los recorridos modificados. En el perímetro de obra (cerco de obra) en coincidencia con los corredores peatonales, se deberá disponer señalización indicativa respecto de la afectación de recorridos de APP y ubicación de paradas alternativas.

11.9. CIRCULACIÓN PEATONAL

- *Identificación del impacto*:

  El cierre del perímetro de obra afecta los ingresos peatonales a los frentistas, paradas APP (por reubicación) y actividades al interior del Parque San Benito.

- *Medidas de mitigación*:

  Se deberá considerar especialmente la señalización de obra que brinde condiciones de circulación peatonal adecuada y segura. Se incluirán elementos de protección en la circulación de los corredores en general y de los críticos en particular, identificando los límites del corredor y brindando iluminación adecuada.

11.10. SEGURIDAD VIAL

- *Identificación del impacto*:

  Las actividades durante el periodo aumentan el riesgo de accidentes e incidentes debido a la mayor circulación de vehículos pesados y la sucesión de actividades inusuales.

- *Medidas de mitigación*:

  Se deberá establecer un sistema de señalización de obra de acuerdo con la reglamentación vigente (Señalización vial transitoria Manual General GCBA).

  Se deberá instalar cartelería especifica ante la presencia de máquinas en la vía pública y/o desvíos transitorios.

12. EVALUACIÓN DE LA ETAPA DE OPERACIÓN

12.1. CIRCULACIÓN VEHICULAR

- *Identificación del impacto*:

  La construcción de un cruce en calle La Pampa que elimine la barrera física que representan actualmente la Av. Cantilo / Lugones y la traza de Ferrocarril Belgrano Norte, es un importante avance en la red de movilidad de la ciudad. Se mejora la circulación vehicular, la peatonal y la inclusión de transporte público, hoy en día no presente en el sector por falta de conexiones viales.

12.2. CIRCULACIÓN PEATONAL Y MICROMOVILIDAD

- *Identificación del impacto*:

  El Anillo y obras accesorias de senderos y puente peatonal sobre calle colectora Int Cantilo, permiten una nueva vinculación entre los barrios de Belgrano y Palermo y la zona costera.

  Las modificaciones en los cruces de La Pampa y Av Figueroa Alcorta y de La Pampa y Av Costanera Rafael Obligado permiten mejorar la seguridad en ambos cruces, mejorando la experiencia de movilidad entre parques ubicados en ambos márgenes de vías.

  Deben considerarse las amplias distancias entre el Parque 3 de Febrero y Parque San Benito y los parques costeros, en función de un recorrido peatonal, por lo que resulta de gran importancia el funcionamiento del Anillo como punto de servicios y de atractivos propios para lograr trayectorias o recorridos aptos para el mayor universo de peatones, incluidos aquellos con movilidad reducida y/o menores de edad.

12.3. APP

- *Identificación del impacto*:

  El nuevo cruce brinda la posibilidad de incluir nuevas líneas o modificar los recorridos de las presentes para optimizar su eficiencia y cobertura dentro de la red vial de la ciudad.

12.4. SEGURIDAD VIAL

- *Identificación del impacto*:

  La nueva infraestructura brinda condiciones de seguridad en la circulación a peatones y automovilistas.

13. CONCLUSIONES

13.1. GENERAL

El estudio ha descripto en cada uno de sus capítulos las condiciones generales sobre los que se desarrolla el proyecto, destacando en cada caso el impacto ambiental detectado tanto para la etapa operacional y especialmente para el período de obra.

En este capítulo recopilaremos los puntos ya descriptos a lo largo del estudio, ampliando en los casos que se requiera las medidas de mitigación requeridas.

13.2. CONTEXTO

Las autopistas y las trazas ferroviarias suelen presentarse en la red urbana donde se insertan como barreras físicas que limitan tanto la conectividad y la circulación, sino que interrumpe la integración de los sectores a ambos lados. Este es el caso analizado, al ser la AU Illia (Lugones/Cantilo) y la traza del Ferrocarril Belgrano Norte representan una fuerte limitación en la conectividad entre el Corredor norte de la Ciudad y el denominado Borde Costero.

El proyecto busca, mediante la inclusión paso bajo nivel en la traza de la Av. La Pampa, permitir la circulación transversal. que complemente los cruces existentes brindando mayor capacidad y minimizando los sobre recorridos de los vehículos para vincular ambos lados.

La propuesta se completa con la disponibilidad de corredores peatonales y bicisenda, que permite la circulación segura y confortable en un área de la ciudad con fuerte relación con el esparcimiento, lo que será potenciado por los usos incluidos en el Anillo Volante propuesto como elemento icónico de la ciudad.

13.3. PROYECTO

El proyecto en estudio propone la conexión de las Av. Figueroa Alcorta y Av. Costanera mediante un cruce bajo nivel en la traza de calle La Pampa.

Como elemento central del desarrollo se propone la realización de una estructura en forma de anillo que cruza las trazas de la AU Illia y la Ferroviaria, donde se alojan usos comerciales, gastronómicos y de esparcimiento, complementados con corredores de circulación para los distintos modos

13.4. MOVILIDAD Y TRÁNSITO

a) El proyecto busca como objetivo principal mejorar las condiciones de conectividad en el sector, aumentando su capacidad minimizando los recorridos de los vehículos con orígenes y destinos a ambos lados del eje AU Illia/FCGB.

b) El proyecto cumple desde el punto de vista de la movilidad, con la premisa básica de mejorar la conectividad y minimizar los recorridos y tiempos de viaje de los usuarios, en los distintos modos de movilidad que utilizarán el Paso Bajo Nivel

c) El proyecto aumenta la conectividad disminuyendo los recorridos peatonales hacia y desde los paradores, por redistribución de los paradores y aumento de su número.

d) La movilidad de los modos sustentables y micromovilidad se ve favorecida por la incorporación de corredores de vinculación a ambos lados del cruce, e inclusión en el Anillo Volante.

e) El corredor se beneficia por la inclusión de una nueva vinculación Este-Oeste que minimiza los vehículos que utilizan los otros cruces disponibles, mejorando los niveles de servicio generales

f) En cuanto al impacto durante el periodo de obra, es factible de minimizarlo panificando las actividades dentro del polígono de obra. Los cierres de obra para actividades de montaje de elementos sobre los puentes pueden realizarse en períodos nocturnos o fuera de los períodos de pico, mientras que el estacionamiento de camiones en espera tanto en la etapa de movimiento de suelos como en el hormigonado o provisión de materiales puede realizarse de3ntro del polígono de obra.

g) El cierre de carriles en el corredor de Av. Lugones y Av. Cantilo para construcción de infraestructura y montaje de elementos estructurales puede realizarse en etapas y minimizando el número de carriles simultáneos a intervenir. Sin embargo, los volúmenes de tránsito que se canalizan por esas vías imponen la necesidad de una planificación adecuada, con elección de rutas alternativas y con intensa comunicación a los usuarios en tiempo y forma adecuadas.

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-2025-28400896-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Martes 8 de Julio de 2025

Referencia: EX-2025-18271834- -GCABA-DGEVA. Documentación complementaria. Estudio de Impacto Tránsito y Movilidad

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 80 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.07.08 14:19:35 -03:00

Andrea Alonso
Analista técnico
AUTOPISTAS URBANAS S.A.
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.07.08 14:19:37 -03:00

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Nota

Número: NO-2026-26216998-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 13 de Marzo de 2026

Referencia: EX-2025-82865236- -APN-DGLTYA#ANAC - AUTOPISTAS URBANAS S.A.

A: Ing. Diego T. FICALORA (Piedras 1260, Edificio A, P1 - CABA),

Con Copia A: Carlos Torielli (DGIYSA#ANAC), ALEJANDRO LUIS ROGGERO (DGIYSA#ANAC),

---

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud. en relación con el expediente EX-2025-82865236-APN-DGLTYA#ANAC, referente a la solicitud de autorización presentada por la empresa AUSA Autopistas Urbanas, destinada a la ejecución de la obra denominada “Proyecto Ejecutivo y Construcción del Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa”, con una altura máxima de 10,34 m s/n/t (cota 4,13 m s/n/m), a emplazarse sobre la calle Pampa, entre Av. Figueroa Alcorta y la Costanera, en las inmediaciones del Aeroparque Jorge Newbery (AER – SABE), en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Del análisis efectuado por los especialistas de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios y de la Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea, se determinó que el proyecto no afecta, a la fecha, las Superficies Limitadoras de Obstáculos del aeródromo. En consecuencia, la altura máxima solicitada (COTA IGN + 10,34 m) resulta admisible para su emplazamiento en el lugar indicado, sin perjuicio de derechos de terceros, incluyendo pararrayos, balizas u otros elementos que integren la estructura.

Las grúas que se utilicen durante la ejecución de la obra deberán contar con señalamiento e iluminación nocturna reglamentaria, conforme a lo establecido en la RAAC Parte 154 – Subparte F, debiendo instalarse una baliza de baja intensidad en el punto más elevado de la estructura y en ambos extremos de la pluma.

Los materiales a emplearse en la construcción —tanto en el interior como en el exterior del anillo proyectado— no deberán generar interferencias radioeléctricas ni afectar las emisiones de las ayudas a la navegación aérea

instaladas en el aeropuerto. Asimismo, no deberán producir deslumbramiento o encandilamiento a los pilotos de aeronaves en vuelo o en maniobras en tierra dentro de cualquier sector del aeródromo, ni al personal de los servicios de control de tránsito aéreo, rampa, operaciones, plan de vuelo u otras actividades vinculadas con la seguridad operacional.

En relación con los días y horarios de utilización de las grúas móviles temporarias, y siempre que estas no superen la altura máxima autorizada (15 mts s/n/t), los mismos deberán ser previamente consensuados, mínimo de 3 días antes, con la Jefatura del Aeropuerto Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery, debiendo comunicarse a los contactos que se adjuntan a la presente como archivo embebido.

Asimismo, deberá presentarse ante esta Dirección, con una antelación mínima de 30 días al inicio de la obra, la etapabilidad del proyecto, a fin de coordinar reuniones entre las autoridades de esta Dirección, el Jefe de Aeropuerto y la Torre de Control, con el propósito de realizar el seguimiento de los trabajos, reorganizar las operaciones aeroportuarias y evaluar, de corresponder, la publicación de un NOTAM.

Durante el período que demande la remoción del terreno natural, deberán adoptarse las medidas de mitigación necesarias para evitar la atracción de aves.

De igual modo, deberá evitarse la instalación de actividades o emprendimientos que generen humo o polvo en altura que puedan afectar la visibilidad en el área de aproximación y en los circuitos de circulación visual del aeródromo, o que produzcan turbulencias por emisión de gases calientes derivados de sus procesos.

Tampoco deberán generarse acumulaciones de residuos ni desarrollarse actividades que produzcan desechos orgánicos o resulten atractivas para aves u otros animales silvestres que puedan comprometer la seguridad de las operaciones aéreas.

Finalmente, cabe señalar que las autorizaciones emitidas por la autoridad aeronáutica se limitan exclusivamente a la aprobación en materia de altura, quedando bajo exclusiva responsabilidad del solicitante las condiciones estructurales, características físicas y operativas de la obra, así como la obtención de los demás permisos o habilitaciones que resulten necesarios ante los organismos competentes.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.03.13 11:38:17 -03:00

Julio Ernesto ALVAREZ
A cargo de la firma del Despacho
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.03.13 11:38:18 -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-2026-36259035-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Martes 11 de Agosto de 2026

Referencia: NO-2026-26216998-APN-DGIYSA#ANAC

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:26:16 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:26:17 -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"

Informe

Número: IF-2026-36259986-GCABA-AUSA

Buenos Aires, Martes 11 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30448968-GCABA-DGCCN

De mi mayor consideración:

En atención a lo solicitado en el expediente de referencia, se procedió a vincular el informe elaborado por la Dirección Operativa de Infraestructura y Proyectos de Autopistas Urbanas S.A. (IF-2026-36251921-GCABA-AUSA), junto con la siguiente documentación:

- Informe Técnico Análisis de Afectación "Proyecto Ejecutivo y la Construcción de la Obra Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa" (IF-2026-36258103-GCABA-AUSA)
- Factibilidad proyecto Paso Bajo a Nivel y Anillo peatonal Pampa (IF-2026-36035370-GCABA-AUSA)
- Estudio de Impacto Tránsito y Movilidad (IF-2025-28400896-GCABA-AUSA)
- NO-2026-26216998-APN-DGIYSA#ANAC (IF-2026-36259035-GCABA-AUSA)

Los informes incorporados brindan respuesta a los puntos que resultan de competencia de esta parte.

Sin más, saludo a Ud. atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:29:05 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 13:29:06 -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-2026-36388248-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Miércoles 12 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30448968-GCABA-DGCCN

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 en el marco de la Resolución N° 227/2026.

Al respecto, se hace saber que de Orden 8 a 13 obran los Informes IF-2026-36251921-GCABA-AUSA , IF-2026-36258103-GCABA-AUSA , IF-2026-36035370-GCABA-AUSA , IF-2025-28400896-GCABA-AUSA , IF-2026-36259035-GCABA-AUSA y IF-2026-36259986-GCABA-AUSA; de por Autopistas Urbanas S.A.

Por otra parte, se procede a dar información respecto de los siguientes puntos:

a) *Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria*.

En este sentido, se hace saber que mediante la Ley 3.060 y sus modificatorias, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires otorgó 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. por un plazo de veinte años.

Asimismo, en el artículo 7 de la Ley 3.060, el entonces Ministerio de Desarrollo Urbano o el organismo que lo sustituya en el futuro, será la Autoridad de Aplicación de la concesión de obra pública otorgada a la empresa Autopistas Urbanas S.A.

A su vez, Autopistas Urbanas S.A. es la empresa encargada del mantenimiento y la explotación de las autopistas dentro de los límites de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, también la empresa encargada de ejecutar las obras que la Autoridad de Aplicación le encomiende, en el marco de lo establecido por la Ley 3.060.

En concordancia con ello, por medio de la Resolución 57/SECTOP/23 se estableció encomendar a la empresa Autopistas Urbanas S.A., en el marco de la Ley Nº 3.060, la realización de los estudios de prefactibilidad a fin de llevar a cabo las mejoras en la conexión del Corredor Norte con el Borde Ribereño de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En virtud de esa encomienda, la Dirección de Departamento Autopistas Urbanas S.A. elaboró el proyecto de “Paso Bajo a Nivel y Anillo Peatonal Pampa”.

La Unidad de Concesión de Obras Viales y por la Subsecretaría de Proyectos y Obras aprobó el proyecto.

Por último, en el marco de la Ley Nº 3.060, se encomendó a Autopistas Urbanas S.A. la realización del Proyecto Ejecutivo y la Construcción de la obra “Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa”, por medio de la Resolución 429/MIGC/25.

c) *Indique el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria*.

Al respecto, se hace saber que la obra está en curso y conforme Decreto 387/23 y modificatorios, no es competencia de este Ministerio lo atinente a concesiones.

e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertenecientes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

En relación con los estudios de vialidad, se hace saber que previo a encomendar a Autopistas Urbanas S.A. la realización del Proyecto Ejecutivo y la Construcción de la obra “Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa” se dio intervención a la Dirección General Diseño y Planificación de la Movilidad, para que se expida en el marco de sus competencias.

Asimismo, tal como se ha mencionado previamente, por la Resolución 57/SECTOP/23 se estableció encomendar a la empresa Autopistas Urbanas S.A., en el marco de la Ley Nº 3.060, la realización de los estudios de prefactibilidad a fin de llevar a cabo las mejoras en la conexión del Corredor Norte con el Borde Ribereño de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Saluda cordialmente;

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.12 10:01:27 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.12 10:01:28 -03:00

Buenos Aires, 18 de junio de 2026.-

RESOLUCIÓN 227/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, en un plazo máximo de 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional - Contratación N°2024-01-0030-00 / Licitación Pública Nacional e Internacional Nº01-0014-00/25.

a) Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria.

b) Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes.

c) Indique el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria.

d) Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad de dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria.

e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertinentes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

f) Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el "Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery" (registrado bajo el Nº22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente.

g) Informe si el proyecto cuenta con las intervenciones, dictámenes o actos administrativos de aprobación emitidos por los organismos con competencia técnica que se detallan a continuación. En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que acredite la viabilidad del proyecto en sus distintas esferas (urbanística, registral, ambiental y aeronáutica):

- Secretaría de Desarrollo Urbano (SECDU): Respecto a la factibilidad urbanística y cumplimiento del Masterplan.

- Dirección General de Registro de Obras y Catastro (DGROC): En lo relativo al registro de planos, visados técnicos y estado parcelario.
- Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM): Referente al dictamen de ajuste a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental.
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Referente al Convenio N°22-2024
- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): En cuanto a la liberación de obstáculos y cumplimiento de superficies de despeje (Ley 17.285 - Código Aeronáutico).

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:30/06/2026 16:50:41
Director de Despacho Parlamentario

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-2026-30448251-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 1 de Julio de 2026

Referencia: RES 227-26 N

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 11:38:24 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 11:38:24 -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-2026-30516708-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 1 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-30449968-GCABA-DGCCN - Res 227/2026 - Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa", Concurso público internacional.

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.º **227/2026**, sancionada el día **18/06/2026**, 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 **14/08/2026**. 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 12/08/2026**, **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, a la Jefatura de Gabinete de Ministros (SECGDU) y al Ministerio de Movilidad e Infraestructura, 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: 2026.07.01 14:48:48 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.01 14:48:50 -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-2026-34805539-GCABA-APRA

Buenos Aires, Viernes 31 de Julio de 2026

Referencia: c/ EX-2026-30449968- -GCABA-DGCCN - RESOLUCIÓN 227/2026 s/ Respuesta a Nota N° NO-2026-30529809-GCABA-DGTALAVJG

A: Camilo Ezequiel Carena (DGTALAVJG),

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

---

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en el marco de la Nota N° NO-2026-30529809-GCABA-DGTALAVJG, en relación a un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por medio de la Resolución 227/2026.

En este sentido, se remite respuesta a los solicitado en el marco de las misiones y funciones que le fueran asignadas a esta Agencia de Protección Ambiental, en virtud de la Resolución N° 239-GCABA-APRA/25.

Se adjunta Informe N° IF-2026-34804971-GCABA-APRA, como archivo de trabajo.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 18:36:27 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 18:36:27 -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-2026-34804971-GCABA-APRA

Buenos Aires, Viernes 31 de Julio de 2026

Referencia: c/ Expediente electrónico N° EX-2026-30449968-GCABA-DGCCN S/ Respuesta a Resolución N° 227/2026 - Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa"

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° 227/2026 "- *Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa"* que fuera remitida a esta instancia mediante Nota N° 30529809 -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 Evaluación Ambiental mediante Nota N° 34793838-GCABA DGEVA/26 que, se adjunta al presente como archivo embebido.

Cordialmente,

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 18:28:35 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 18:28:35 -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-2026-34793838-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Viernes 31 de Julio de 2026

Referencia: Rta. Nota N° 31138432-GCABA-APRA/26 s/ Expediente electrónico N° EX-2026-30449968-GCABA-DGCCN S/ Res 227/2026 - Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa"

En respuesta a: NO-2026-31138432-GCABA-APRA

A: Luisina Daniela Garegnani (DGEVA), NATASHA PEREZ (APRA), Milagros Ledesma (DGEVA), Guido Reartes (DGEVA),

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

---

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de dar respuesta a la Nota N° 31138432-GCABA-APRA/26 referida a la Nota N° 30529809-GCABA-DGTALAVJG/26 remitida en el marco del requerimiento proveniente de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre Resolución N° 227/2026 relativa a los distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa" (INLEG-2026-30448251-GCABA-DGCCN).

El mencionado requerimiento solicita:

"a) Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria. b) Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes. c) Indique el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria. d) Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad de dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria. e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertinentes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la

oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias). f) Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el "Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery" (registrado bajo el Nº22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente. g) Informe si el proyecto cuenta con las intervenciones, dictámenes o actos administrativos de aprobación emitidos por los organismos con competencia técnica que se detallan a continuación. En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que acredite la viabilidad del proyecto en sus distintas esferas (urbanística, registral, ambiental y aeronáutica): x Secretaría de Desarrollo Urbano (SECDU): Respecto a la factibilidad urbanística y cumplimiento del Masterplan. x Dirección General de Registro de Obras y Catastro (DGROC): En lo relativo al registro de planos, visados técnicos y estado parcelario. x Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM): Referente al dictamen de ajuste a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental. x Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Referente al Convenio N°22-2024 x Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): En cuanto a la liberación de obstáculos y cumplimiento de superficies de despeje (Ley 17.285 - Código Aeronáutico)."

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) Precise el marco normativo (leyes, decretos, códigos) que legitima la localización, morfología edilicia y programa de usos del puente/anillo peatonal previsto, en particular en lo relativo a la incorporación de usos comerciales sobre infraestructura destinada a la circulación pública. Remita información respaldatoria.

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.

b) Identifique el plexo normativo que rige los estándares de habitabilidad, funcionalidad, constructibilidad y accesibilidad universal, así como las normativas técnicas de seguridad estructural y sustentabilidad aplicables al proyecto. Asimismo, detalle las condiciones generales de seguridad contra incendio (prevención, detección y extinción) exigidas para los usos previstos. Remita memorias técnicas, certificaciones de cumplimiento normativo y antecedentes de aprobación ante las autoridades de aplicación correspondientes.

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 el régimen jurídico / administrativo que regulará la explotación de los usos/ actividades comerciales proyectadas, incluyendo modalidad de concesión, plazos, canon, beneficiarios y mecanismos de control público. Remita documentación respaldatoria.

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) Indique si el proyecto implica modificaciones en la titularidad de dominio o en la configuración catastral del suelo intervenido. En caso de existir alteraciones, adjunte la documentación técnica y legal respaldatoria.

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.

e) Informe si se han elaborado los Estudios de Impacto Ambiental y Vial pertinentes que cuantifiquen la demanda proyectada de usuarios para la intervención. En caso afirmativo detalle la incidencia de dicha demanda sobre la oferta de estacionamientos prevista en el Masterplan Distrito Joven (Ley 5.961 y modificatorias).

Con relación a la consulta de si se han elaborado Estudios de Impacto Ambiental relativos al proyecto consultado, se informa que mediante Expediente Electrónico N° 18271834-GCABA-DGEVA/25 se tramitó la emisión del Certificado de Aptitud Ambiental del Proyecto/Obra: **"Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia"**; Rubros según normativa: **"OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos"**, a desarrollarse en La Pampa N° 200, con una superficie total de 76.650,00 m2 , 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° 234-APRA/2025, se convocó a Audiencia Pública Temática para el día lunes 27 de Octubre de 2025, a partir de las 12:30 horas.

Posteriormente, mediante Resolución N° 330-APRA/2025 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.

Posteriormente, mediante Nota N° 15430464-GCABA-AUSA /26, el titular del proyecto **AUTOPISTAS URBANAS S.A.** informa que la Contratista que se encuentra desarrollando el proyecto ejecutivo, y ejecutará la mencionada obra ha propuesto un cambio en la provisión del hormigón, incorporando una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers. Por ello, en el marco del Expediente Electrónico N° 18271834-GCABA-DGEVA/25, se tramitó la **modificación del Certificado de Aptitud Ambiental Nº 22.504** para el proyecto: **"Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia."**. Rubros según normativa: **"OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos"**, a desarrollarse en La Pampa N° 200, a nombre de **Autopistas Urbanas S.A**, CUIT N° 30-57487647-4, sobre una superficie total de 76.650,00 m2 , a los fines de la **incorporación en el Área del Obrador de una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers**, manteniendo su categorización como de Impacto Ambiental **CON RELEVANTE EFECTO (C.R.E.)**.

Por ello, mediante Resolución N° 136-APRA/26, se modificó el **Certificado de Aptitud Ambiental Nº 22.504** para el proyecto: **"Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia."**. Rubros según normativa: **"OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos"**, a desarrollarse en La Pampa N° 200, a nombre de **Autopistas Urbanas S.A**, CUIT N° 30-57487647-4, sobre una superficie total de 76.650,00 m2 , a los fines de la **incorporación en el Área del Obrador de una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers**, manteniendo su categorización como de Impacto Ambiental **CON RELEVANTE EFECTO (C.R.E.)**.

Asimismo, mediante la Resolución N° 136-APRA/26, se dejaron sin efecto las condiciones ambientales establecidas en la Resolución N° 330-APRA/25, incorporándose nuevas condiciones (IF-2026-22671494-GCABA-APRA) que son parte integrante de la resolución mencionada.

El vencimiento del mencionado Certificado opera el 17 de Noviembre del año 2027, encontrándose vigente al día de la fecha.

Se acompañan como "Archivos Embebidos" los documentos mencionados.

Por otro lado, en relación a los Estudios Viales, se informa que en el marco de las misiones y funciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental conforme Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, lo solicitado excede el marco de las competencias asignadas a esta repartición.

f) Informe si el proyecto cumple estrictamente con las directrices, servidumbres de paso y limitaciones de altura establecidas en el "Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery" (registrado bajo el Nº22/04-GCABA). Detalle la compatibilidad de la obra con las superficies

de despeje de obstáculos y las áreas de seguridad operacional allí previstas, adjuntando como información respaldatoria el dictamen técnico o la memoria de cumplimiento correspondiente.

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.

g) Informe si el proyecto cuenta con las intervenciones, dictámenes o actos administrativos de aprobación emitidos por los organismos con competencia técnica que se detallan a continuación. En caso afirmativo, adjunte documentación respaldatoria que acredite la viabilidad del proyecto en sus distintas esferas (urbanística, registral, ambiental y aeronáutica): x Secretaría de Desarrollo Urbano (SECDU): Respecto a la factibilidad urbanística y cumplimiento del Masterplan. x Dirección General de Registro de Obras y Catastro (DGROC): En lo relativo al registro de planos, visados técnicos y estado parcelario. x Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental (CAPUAM): Referente al dictamen de ajuste a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental. x Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Referente al Convenio N°22-2024 x Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC): En cuanto a la liberación de obstáculos y cumplimiento de superficies de despeje (Ley 17.285 - Código Aeronáutico).

Se remite a la respuesta brindada por esta repartición en el punto e).

Asimismo, se informa que en el marco del Expediente Electrónico N° 18271834-GCABA-DGEVA/25, se le dio debida intervención a la Dirección General de Interpretación Urbanística mediante Nota N° 29414910-GCABA-DGEVA/25.

Se adjuntan como “Archivos Embebidos” los documentos mencionados.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 16:50:18 -03:00

Josefina María Pena Podrez
Director General
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 16:50:18 -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"

Resolución

Número: RESOL-2026-136-GCABA-APRA

Buenos Aires, Miércoles 13 de Mayo de 2026

Referencia: C/ EX-2025-18271834- -GCABA-DGEVA S/ Modificación CAA CRE Nº 22.504 – Proyecto: Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia - Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4.

VISTO: La Ley Nacional Nº 25.675, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Ley de Procedimientos Administrativos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (texto consolidado según Ley N° 6.764), las Leyes Nros. 123, 1.356, 1.540, 2.214, 2.628, 3.295, 5.682 5.920, 6.099 y sus modificatorias según las Leyes Nros. 6.361 y 6.564, 6.117, 6.616 y 6.684 (textos consolidados según la Ley N° 6.764) y 6.776, los Decretos Nros. 198/06, 740/07 y su modificatorios 466/22, 2.020/07, 138/08, 51/18, 85/19 y sus modificatorios Nros. 229/19, 164/25 y 414/25, 104/23, 387/23 y sus modificatorios, 412/23 y 352/25, las Resoluciones Nros. 153-MMAGC/06, 146-APRA/08, 326-APRA/13, 57-GCABA-APRA/23, 57-GCABA-SECTOP/23, 227-GCABA-APRA/23, 234-GCABA-APRA/25, 238-GCABA-APRA/25, 239-GCABA-APRA/25, 315-GCABA-APRA/25, 330-GCABA-APRA/25, y 429-GCABA-MIGC/25, la Disposición N° DINNN-28-GCABA-DGEVA/25, las Resoluciones Conjuntas Nros. RESFC-2015-2-APRA, RESFC-2021-2-GCABA-APRA, RESFC-2023-2-GCABA-APRA y RESFC-2025-1-GCABA-APRA, el Expediente Electrónico Nro. 18271834- -GCABA-DGEVA/25, y,

CONSIDERANDO:

Que, por Expediente Electrónico N° 18271834- -GCABA-DGEVA/25 tramita la modificación del Certificado de Aptitud Ambiental Nº 22.504 -otorgado mediante Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, para el **proyecto: "Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia.". Rubros según normativa: "OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**", a desarrollarse en La Pampa N° 200, a nombre de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4**, sobre una superficie total de 76.650,00 m^2**, a los fines de la incorporación en el Área del Obrador de una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers, manteniendo su categorización como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.)**;

Que, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su Artículo N° 26 establece al Ambiente como patrimonio común, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras;

Que, por su parte, la Ley N° 123 en los términos del Artículo 30 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, determina los procedimientos técnico-administrativos de evaluación ambiental;

Que, mediante el Decreto N° 85/19 y sus modificatorios 229/19, 164/25 y 414/25, se designó como Autoridad de Aplicación a la Ley N° 123 establece a la Agencia de Protección Ambiental o al organismo que en el futuro la reemplace;

Que, el Anexo III de la Resolución N° 315-GCABA-APRA/25, regula el procedimiento relativo a la renovación y modificación de los Certificados de Aptitud Ambiental;

Que, mediante la Ley N° 2.216 y su Decreto Reglamentario N° 86/19, se creó el Registro de Actividades Industriales y se establecieron pautas para la regulación de las actividades productivas a desarrollarse en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, alentando el cumplimiento de la normativa de impacto ambiental en la misma;

Que, la Ley N° 2.628, creó la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como entidad autárquica y descentralizada, 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;

Que, de acuerdo al Artículo 3° de la precitada Ley, la Agencia de Protección Ambiental tiene entre sus funciones y facultades las siguientes: "*Velar por el cumplimiento de las normas en materia de regulación y control del ambiente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*"; "*Evaluar los estudios de impacto ambiental, llevando a cabo la categorización correspondiente y otorgar los certificados de aptitud ambiental de conformidad con la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires*"; entre otras;

Que, en virtud de lo establecido por la Ley N° 6.684 y el Decreto N° 387/23 y sus modificatorios, la Agencia de Protección Ambiental opera como organismo fuera de nivel, autárquico y descentralizado, en la órbita de la Subsecretaría de Ambiente de la Vicejefatura de Gobierno;

Que, en virtud del Decreto N° 352/25, se modificó la estructura organizativa de la Vicejefatura de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que, mediante la Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, se aprobó la nueva estructura organizativa de la Agencia de Protección Ambiental y se contempló a la Dirección General Evaluación Ambiental;

Que, de acuerdo a las responsabilidades primarias asignadas por la referida norma, se encomendó a dicha Dirección General: "*Evaluar los estudios de impacto ambiental y ejecutar los procedimientos técnicos y administrativos en el marco de la normativa vigente*", entre otras;

Que, la Gerencia Operativa Evaluación Impacto Ambiental, dependiente de la mentada Dirección General, tiene entre sus principales responsabilidades "*Evaluar los estudios de impacto ambiental presentados por las actividades, obras públicas y privadas, alcanzadas por el marco normativo vigente y proponer una categorización.*", entre otras;

Que, por Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, de fecha 17 de noviembre de 2025 se otorgó el Certificado de Aptitud Ambiental N° **22.504**, para el proyecto: "Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia"; Rubros según normativa: "OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos", a desarrollarse en La Pampa N° 200, con una superficie total de 76.650,00 m2, bajo la titularidad de Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30574876474, categorizado como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.) por el plazo de 2 años;

Que, por las presentes actuaciones tramita la modificación del Certificado de Aptitud Ambiental Nº 22.504 para el **proyecto: "Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro -**

Villa Rosa), Au Illia.”. <u>Rubros según normativa</u>: “OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos”, a desarrollarse en La Pampa N° 200, a nombre de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4**, sobre una superficie total de 76.650,00 m^2**, a los fines de la incorporación en el Área del Obrador de una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers, manteniendo su categorización como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.);**

Que, de acuerdo surge en la Nota N° 15430464-GCABA-AUSA/26, el Titular del proyecto Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4 informó que la Contratista que se encuentra desarrollando el proyecto ejecutivo, y ejecutará la mencionada obra ha propuesto un cambio en la provisión del hormigón, incorporando una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers;

Que, en virtud de ello, mediante Informe N° 20587451-GCABA-AUSA/26 se deja constancia de lo siguiente: “*Se informa que la instalación de la planta dosificadora de áridos y de la pileta de lavado de camiones tipo mixer constituye un ajuste operativo en la logística de insumos de la Etapa de Obra. Dichas instalaciones son temporarias y desmontables, y se prevé su operación durante un período acotado dentro del cronograma de obra, por lo que no configuran una actividad industrial permanente ni implican cambio de uso del suelo. En consecuencia, su tratamiento ambiental (conforme IF-2026-15423149-GCABA-AUSA) se incorpora al Plan de Gestión Ambiental (PGA) correspondiente a la Etapa de Obra. En este marco, se ratifica que lo informado no implica cambio de titularidad, por cuanto Autopistas Urbanas S.A. conserva la titularidad del expediente; no implica cambio en la nomenclatura catastral; y no implica cambio de uso y/o de superficie, en tanto no se modifican el Área Operativa (AO) ni el Área de Influencia Directa (AID) declaradas en el Estudio de Impacto Ambiental del expediente*.”;

Que, ahora bien, en cumplimiento con la condición 53). “*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*”, mediante Informe N° 15423149-GCABA-AUSA/26 se presentó “Informe Ambiental Planta Dosificadora y Pileta de Lavado” en el cual se describe el alcance y funcionalidad de ambas instalaciones, cronograma de instalación y funcionamiento dentro de la Etapa de Obra, impactos previstos, medidas de mitigación, y Plan de Gestión y Monitoreo Ambiental específico para ambas instalaciones;

Que, según se informa en la documentación técnica presentada la planta dosificadora de áridos, también denominada planta de elaboración de hormigón en seco es un sistema combinado de dispositivos automatizados que pesa y descarga automáticamente los agregados, cemento y aditivos en un camión tipo mixer;

Que, según se declara, este tipo de plantas son unidades prefabricadas de bajo costo de operación, en cuanto consumo de energía eléctrica, cantidad de operarios, costo de mantenimiento; con posibilidad de elaboración continua; y de fácil traslado, por estar ensambladas en una estructura soporte de tamaño apto para su traslado en carretón o grúa;

Que, el hormigón elaborado en este proceso combinado planta – mixer logra obtener altos estándares de calidad, dada la precisión en la dosificación de sus componentes; con alta eficiencia en el tiempo de elaboración; y ofrece disponibilidad inmediata en obra, sin afectaciones por las condiciones del tránsito en los alrededores de la obra y/o en el trayecto entre las plantas externas y la obra.

Que, a través de la Nota N° 17041812-GCABA-DGEVA/26, se solicitó la intervención de la Dirección General Espacios Verdes Y Arbolado, dependiente de la Subsecretaría de Gestión Comunal, de la Secretaría de Gobierno Y Vínculo Ciudadano;

Que, al respecto, dicha Dirección General Espacios Verdes Y Arbolado, dependiente de la Subsecretaría de Gestión Comunal, de la Secretaría de Gobierno Y Vínculo Ciudadano, respondió por medio de la Nota N° 18612268-GCABA-DGEVYA/26 acompañado del Informe N° 18610634-GCABA-DGEVYA/26, lo siguiente: " *...La ubicación del obrador correspondiente a los sectores de oficinas, comedor, jornales, depósito residuos peligrosos se considera adecuada. Asimismo, se sugiere extremar las precauciones en el sector de silos, a fin de que el acceso de camiones no comprometa el bienestar del arbolado existente. Por otra parte, en todas aquellas superficies destinadas a funcionar como suelo drenante y que pueda estar en contacto directo con los usuarios, -tales como canteros y superficies de césped -, y que requiera un acondicionamiento debido a modificaciones o demoliciones, se recomienda realizar un adecuado acondicionamiento previo del terreno. La misma deberá contemplar, entre otras tareas, la limpieza integral, la descompactación y la incorporación de sustrato y enmiendas, entre otras. En este sentido, se considera adecuada la incorporación de una capa de sustrato fértil no inferior a 40 cm de espesor para el desarrollo de especies herbáceas y arbustivas, y al menos 1 m para ejemplares arbóreos*";

Que, asimismo, mediante la Nota N° 17980685-GCABA-DGEVA/26, se requirió la intervención de la Dirección General Sistema Pluvial, de la Subsecretaria Mantenimiento, de la Secretaria Mantenimiento Urbano, del Ministerio Espacio Público E Higiene Urbana, la que contestó mediante Nota N° 18806390-GCABA-DGSPLU/26, acompañado del Informe N° 18780723-GCABA-DGSPLU/26, a través del cual refirió lo siguiente, a saber: *"…Al respecto, cabe señalar que esta repartición ya se ha expedido en relación con el Certificado de Aptitud Ambiental del citado proyecto mediante NO-2026-03696628-GCABA-DGSPLU (IF-2025-34968026-GCABA-DGSPLU). En cuanto a la modificación ahora informada, no se formulan observaciones, en tanto no se advierten aspectos que se vinculen con las misiones y funciones asignadas a esta área. Sin perjuicio de ello, se reitera que, una vez completado el anteproyecto y con carácter previo al inicio de las obras, deberá remitirse la documentación técnica correspondiente a fin de verificar que las soluciones proyectadas resulten accesibles, mantenibles y operativamente sostenibles con los medios disponibles*";

Que, en tanto, la Dirección General Patrimonio, Museos y Casco Histórico, dependiente de la Subsecretaría Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura, se expidió en relación al cuidado y prevención de daños al Monumento al Gral. M. M. de Güemes (Parque San Benito – AID, 150m de AO) y la Escultura "Alimaña" (Derivador de tránsito Agustín Bardi – AO), informando lo siguiente: *"…la evaluación de posibles daños, así como las tareas de mantenimiento, puesta en valor y restauración de piezas escultóricas y monumentos de la Ciudad, son competencia específica del área de Monumentos y Obras de Arte (MOA). Asimismo, se deja constancia de que, al no preverse tareas de excavación en el proyecto de referencia, no se advierte una posible afectación del sitio arqueológico allí emplazado*";

Que, finalmente, el Titular del proyecto dio cumplimiento al Condicionante Ambiental *Condición 49* exigido en el Anexo I de la Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, a saber: "*Condición 49). "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*"; informando el titular que por Licitación Pública Nro. 2025-01-0014-00 de fecha 13/01/2026 resultó adjudicataria de la misma, la Unión Transitoria de Empresas (UTE) conformada por Benito Roggio e Hijos S.A. y por JOSE CHEDIACK S.A.I.C.A. La UTE ha designado como Responsable Técnico a Carlos Marcelo De Zotti DNI 20.497.647 Matrícula Profesional 15820, y ha fijado como domicilio legal electrónico Hipólito Yrigoyen 2020, Martínez, Provincia de Buenos Aires;

Que, asimismo, el Titular del proyecto dio cumplimiento al Condicionante Ambiental *Condición 52* exigido en el Anexo I de la Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, a saber: "*Condición 52). "Deberá dar cumplimiento a 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, en caso de corresponder"; adjuntando la Póliza de Seguro de Caución Daño Ambiental de Incidencia Colectiva (IF-2026-15983356-GCABA-AUSA), vigente al momento de su evaluación;

Que, en virtud de ello, mediante el Informe N° 15983356-GCABA-AUSA/26, se acompañó Póliza de Seguro de Caución Para Daño Ambiental de Incidencia Colectiva SAO, Póliza Nro. 91.565, emitida por parte de la compañía de seguros El Surco Compañía de Seguros S.A., con vigencia desde el día 15/01/2026 hasta el día 15/01/2027, en cumplimiento con el artículo 22 de la Ley Nacional N° 25.675 y sus normas reglamentarias nacionales y la Resolución Conjunta Nº RESFC-2015-2-APRA;

Que, mediante Informe técnico Nº 22321597-GCABA-DGEVA/26, emitido por parte de la Subgerencia Operativa Obras Públicas, dependiente de la Gerencia Operativa Evaluación Impacto Ambiental, de la Dirección General Evaluación Ambiental, de esta Agencia de Protección Ambiental, por medio del cual se evaluó toda la documentación presentada y se consideró oportuno proceder a la **modificación del Certificado de Aptitud Ambiental N° 22.504**, **para la incorporación en el Área del Obrador una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers, manteniendo su categorización como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.) dejando sin efecto las condiciones ambientales establecidas en la Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, e incorporando las que de allí surgen;**

Que, el Artículo 13 del Anexo III de la Resolución N° 315-GCABA-APRA/25, expresa que "Las tramitaciones de modificaciones a los Certificados de Aptitud Ambiental de actividades que resulten categorizados como "Con Relevante Efecto" (CRE), deben cumplir con el procedimiento de Audiencia Pública, excepto cuando se trate de modificaciones que no alteren una superficie mayor al 10% respecto de la superficie original y/o acumulada, o tengan como finalidad una mejora tecnológica y ambiental sustancial, que contemple la reducción y/o tratamiento de emisiones gaseosas, efluentes líquidos o residuos, previa evaluación y análisis de la Dirección General Evaluación Ambiental y de las áreas que tengan competencia en la materia";

Que, conforme menciona el informe técnico mencionado anteriormente, la modificación propuesta responde a un cambio en la metodología contractiva, tiene por finalidad dar cumplimiento a los plazos previstos y optimizar la logística de la obra, por lo que la superficie no es modificada, y no corresponde llamado a audiencia pública en los términos del Artículo 13 del Anexo III de la Resolución N° 315-GCABA-APRA/25;

Que, mediante Providencia N° 22327514-GCABA-DGEVA/26, se agregó conformidad prestada por parte de la Dirección General Evaluación Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental, con respecto a lo actuado por las distintas áreas bajo su repartición;

Que, la Ley N° 6.099 que aprobó el Código Urbanístico, así como también de acuerdo a la Cláusula transitoria quinta del Artículo Nº 145 de la Ley 6.361 que aprobó la modificación de la Ley 6.099, los trámites administrativos en curso a la entrada en vigencia del Código Urbanístico y su modificatoria seguirán rigiéndose de conformidad con el régimen vigente al momento del inicio del trámite;

Que, la Ley N° 6.564 introdujo modificaciones al Código Urbanístico que tienen impacto en la categorización de las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos que pretendan tramitar y obtener su Certificado de Aptitud Ambiental de acuerdo a la Ley N° 123 y sus normas reglamentarias y complementarias, motivo por el cual devino necesario actualizar el Cuadro de Categorización;

Que, asimismo, la Ley N° 6.776 introdujo modificaciones al Código Urbanístico, y en su Cláusula Transitoria Segunda estableció: "*la modificación del Código Urbanístico (…) se aplica a los trámites administrativos que se inicien con posterioridad a su sanción. Los actos administrativos dictados con anterioridad a la sanción de la*

presente Ley conservarán su validez por el término en el que fueron otorgados; aquellos trámites que hayan sido otorgados al amparo del Código de Planeamiento Urbano y no se encuentren vencidos, no podrán ser susceptibles de prórroga y conservarán su normativa urbanística por un plazo máximo de 365 días corridos desde la publicación de la presente Ley para el inicio del trámite pertinente ante los organismos correspondientes. Los trámites administrativos en curso al momento de la sanción de la presente Ley seguirán rigiéndose de conformidad con el régimen vigente al momento del inicio del trámite";

Que, la Ley Nº 123 reglamenta el procedimiento técnico-administrativo de impacto ambiental en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en su Artículo 6° establece que los emprendimientos 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" debiendo, por aplicación del Artículo 10°, cumplir con la totalidad de las etapas del mencionado procedimiento descritas en el Artículo 11º;

Que, el Artículo 15° de la Ley N° 123, inciso k), establece que **se presume como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E) a "Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos"**;

Que, conforme el Anexo I de la Resolución N° 315-GCABA-APRA/25, la actividad **"OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos" se encuentra categorizada como Con Relevante Efecto (C.R.E.)**;

Que, el acto proyectado no solo se ajusta a lo establecido por el procedimiento técnico administrativo de la Ley Nº 123, su Decreto N° 85/19 y su modificatorio 229/19, 164/25 y 414/25, sino que también se ajusta a lo establecido por la Resolución Nº 315-GCABA-APRA/25 y a la Ley de Procedimientos Administrativos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que, la Gerencia Operativa Asuntos Jurídicos tomó debida intervención en el ámbito de las responsabilidades primarias asignadas por la Resolución N° 239-GCABA-APRA/25;

Por ello, en virtud de las facultades conferidas por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las Leyes Nros. 123 y 2.628 (textos consolidados según Ley N° 6.764), los Decretos Nros. 138/08, 85/19, y sus modificatorios 229/19, 164/25 y 414/25 y en función del Decreto 412/23,

EL PRESIDENTE

DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

RESUELVE:

Artículo 1°.- Modificar el Certificado de Aptitud Ambiental Nº 22.504 -otorgado mediante Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, para el **proyecto: "Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia.". Rubros según normativa: "OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**", a desarrollarse en La Pampa N° 200, a nombre de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4**, sobre una superficie total de 76.650,00 m^2**, a los fines de la incorporación en el Área del Obrador de una planta dosificadora de áridos y una pileta de lavado de mixers, manteniendo su categorización como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.).**

Artículo 2°.- Dejar sin efecto las condiciones ambientales establecidas en la Resolución N° 330-GCABA-APRA/25, e incorporar las siguientes las condiciones ambientales enumeradas en el ANEXO I de la presente glosado como Informe N°IF-2026-22671494-GCABA-APRA, que forma parte integrante de la presente resolución, a cumplir por el titular y el/los contratistas y el/los subcontratistas, establecidas con el objeto de evitar, minimizar o mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad aprobada en el artículo 1° de la presente.

Artículo 3°.- Hacer saber que el incumplimiento de las condiciones enunciadas en el ANEXO I y la comprobación de cualquier falsedad en la documentación y demás presentaciones exigidas, dará lugar a la aplicación del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 4°.- Establecer que podrá disponerse la realización de una Auditoría Ambiental Externa por parte de auditores específicamente destinados por la Autoridad de Aplicación, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las condiciones fijadas en el ANEXO I y de los resultados que surgen de las auditorías presentadas por el titular de la actividad, en caso de corresponder.

Artículo 5°.- Publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires. Notificar a Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4. Comunicar a la Subsecretaría de Ambiente dependiente de la Vicejefatura de Gobierno, al Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana, a la Dirección General de Interpretación Urbanística, a la Dirección General Registro de Obras y Catastro dependientes de la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, a la Dirección General de Planeamiento Urbano, a la Dirección General Antropología Urbana y a la Dirección General Proyectos de Arquitectura dependientes de la Subsecretaría de Planeamiento Urbano, a la Dirección General Habilitaciones y Permisos dependiente de la Agencia Gubernamental de Control, a las Comunas N° 13 y 14, al Consejo de Plan Urbano Ambiental (CAPUAM), al Consejo de Plan Urbano Ambiental (CAPUAM), y a las Direcciones Generales de esta Agencia. Cumplido, archivar.

Digitally signed by Renzo Nestor MOROSI
Date: 2026.05.13 18:59:47 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Renzo Morosi
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.13 18:59:54 -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

Resolución

Número: RESOL-2025-330-GCABA-APRA

Buenos Aires, Lunes 17 de Noviembre de 2025

Referencia: C/ Expediente Electrónico N° 18271834-GCABA-DGEVA/25 – Emisión de Certificado de Aptitud Ambiental Con Relevante Efecto- Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia

---

VISTO: La Ley Nacional N° 25.675, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Ley de Procedimientos Administrativos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (texto consolidado según Ley N° 6.764), las Leyes Nros. 123, 1.356, 1.540, 2.214, 2.628, 5.920, 6.099 y sus modificatorias según las Leyes Nros. 6.361 y 6.564, 5.682 y 6.684 (textos consolidados según la Ley N° 6.764) y 6.776, los Decretos Nros. 198/06, 740/07 y su modificatorio 466/22, 2.020/07, 138/08, 51/18, 85/19 y sus modificatorios 229/19, 164/25 y 414/25, 86/19, 387/23 y sus modificatorios, 8412/23 y 352/25, las Resoluciones Nros. 146-APRA/08; 49-GCABA-APRA/21, 57-GCABA-SECTOP/23 227-GCABA-APRA/23, 249-GCABA-MIGC/25, 288-GCABA-APRA/23 y su modificatoria N° 306-GCABA-APRA/23, 315-GCABA-APRA/25, y 239-GCABA-APRA/25, las Resoluciones Conjuntas Nros. RESFC-2015-2-APRA, RESFC-2021-2-GCABA-APRA, RESFC-2023-2-GCABA-APRA y RESFC-2023-3-GCABA-APRA, el Expediente Electrónico Nro. 18271834- -GCABA-APRA/25 y,

CONSIDERANDO:

Que por el Expediente Electrónico Nº 18271834- GCABA-APRA/ 25 citado en el Visto se propicia la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental del proyecto "**Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia**"; Rubros según normativa: "**OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**", a desarrollarse en La Pampa N° 200, con una superficie total de **76.650,00 m2**, bajo la titularidad de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30574876474**;

Que, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su Artículo N° 26 establece al Ambiente como patrimonio común, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras;

Que, por su parte, la Ley N° 123 en los términos del Artículo 30 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, determina los procedimientos técnico-administrativos de evaluación ambiental;

Que, mediante el Decreto N° 85/19 y sus modificatorios 229/19, 164/25 y 414/25, se designó como Autoridad de Aplicación a la Ley N° 123 establece a la Agencia de Protección Ambiental o al organismo que en el futuro la reemplace;

Que el Anexo II de la Resolución N° 315-GCABA-APRA/25, regula el procedimiento relativo a la categorización y

emisión de los Certificados de Aptitud Ambiental.

Que, mediante la Ley N° 2.216 y su Decreto Reglamentario N° 86/19, se creó el Registro de Actividades Industriales y se establecieron pautas para la regulación de las actividades productivas a desarrollarse en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, alentando el cumplimiento de la normativa de impacto ambiental en la misma;

Que, la Ley N° 2.628, creó la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como entidad autárquica y descentralizada, 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;

Que, de acuerdo al Artículo 3° de la precitada Ley, la Agencia de Protección Ambiental tiene entre sus funciones y facultades las siguientes: “Velar por el cumplimiento de las normas en materia de regulación y control del ambiente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”; “Evaluar los estudios de impacto ambiental, llevando a cabo la categorización correspondiente y otorgar los certificados de aptitud ambiental de conformidad con la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires”; entre otras;

Que, en virtud de lo establecido por la Ley N° 6.684 y el Decreto N° 387/23 y sus modificatorios, la Agencia de Protección Ambiental opera como organismo fuera de nivel, autárquico y descentralizado, en la órbita de la Subsecretaría de Ambiente de la Vicejefatura de Gobierno;

Que, en virtud del Decreto N° 352/25, se modificó la estructura organizativa de la Vicejefatura de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que, mediante la Resolución N° 239-GCABA-APRA/25, se aprobó la nueva estructura organizativa de la Agencia de Protección Ambiental y se contempló a la Dirección General Evaluación Ambiental;

Que, de acuerdo a las responsabilidades primarias asignadas por la referida norma, se encomendó a dicha Dirección General: “*Evaluar los estudios de impacto ambiental y ejecutar los procedimientos técnicos y administrativos en el marco de la normativa vigente*”, entre otras;

Que, la Gerencia Operativa Evaluación Impacto Ambiental, dependiente de la mentada Dirección General, tiene entre sus principales responsabilidades “*Evaluar los estudios de impacto ambiental presentados por las actividades, obras públicas y privadas, alcanzadas por el marco normativo vigente y proponer una categorización.*”, entre otras;

Que, la Subgerencia Operativa Obras Públicas, dependiente de la mentada Gerencia Operativa, es el área competente para *“Evaluar los estudios de impacto ambiental presentados para las obras públicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y para las actividades de interés público alcanzadas por el marco normativo vigente, proponiendo su categorización.”;*

Que, de acuerdo a lo declarado por el Titular del Proyecto, en la actualidad, las condiciones de accesibilidad y conectividad entre el Corredor Norte y el Borde Ribereño, presentan características físicas que limitan la disponibilidad y la calidad de las mismas. En este contexto y con el objetivo de complementar y conectar el Borde Ribereño, de carácter público y de esparcimiento y el Corredor Norte, zona con alta densidad de población y oferta de transporte, resulta necesario implementar cruces a distinto nivel que permitan mejorar la accesibilidad y conexión entre los distintos sitios, consolidando así los ejes en sentido norte-sur que promuevan y faciliten la circulación general con especial énfasis en la movilidad activa y el transporte público;

Que, a tal fin, la Dirección General Planificación Uso y Evaluación, dependiente de la Subsecretaría de

Planificación de la Movilidad, mediante Informe N° 03796437-GCABA-DGPUE/24, propició la realización de estudios de prefactibilidad con el objeto de llevar a cabo las mejoras pertinentes a fin de conectar el Corredor Norte con el Borde Ribereño de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que, mediante Resolución N° 57-GCABA-SECTOP/23, se encomendó a la empresa Autopistas Urbanas S.A. en el marco de la Ley Nº 3.060, a fin de llevar a cabo las mejoras en la conexión del Corredor Norte con el Borde Ribereño de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y mediante Resolución N° 429-GCABA-MIGC/25 el Ministerio de Infraestructura del GCABA encomendó a dicha firma la realización de la Obra en cuestión.;

Que, se elaboró el Estudio Técnico de Impacto Ambiental (EsTIA) presentado mediante Informe N°27367749-GCABA-AUSA/25 del cual surge que la propuesta del proyecto representa un plan integral de conexiones peatonales, de ciclovías y viales, y tiene como elemento central y más significativo, el diseño de un puente-túnel en forma de anillo. Este diseño permite superar la barrera urbana existente de manera innovadora y eficiente, facilitando la conexión entre el área urbana y el Río de la Plata y, persigue los siguientes objetivos de mejorar la circulación vehicular, mejorar la intersección de la Avenida Rafael de Obligado con la colectora de la Autopista Illia, Conectividad con la costanera y proyectos futuros, Revitalización de la zona mediante una solución de carácter emblemático y Jerarquización de proyecto de arquitectura en base a un diseño innovador;

Que, la localización del Proyecto es en los Barrios de Belgrano y de Palermo, dado que la calle La Pampa y las Avenidas Presidente Figueroa Alcorta y Avenida Costanera, constituyen límite entre ambos barrios y, de acuerdo a lo declarado por el profesional actuante en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental mencionado, el proyecto constituye un proyecto integral de conexiones peatonales, de ciclovías y viales, y tiene como elemento central y más significativo, el diseño de un puente-túnel en forma de anillo;

Que, el proyecto cuenta con etapas de factibilidad, obra y funcionamiento que se desarrollarán en forma sucesiva y, conforme lo declarado por el profesional actuante, los impactos detectados fueron caracterizados con importancia baja a irrelevante para aquellos de naturaleza perjudicial y de carácter beneficioso para aquellos que resultan favorables, útiles o provechosos para el Medio Ambiente (IF-2025-34064367-GCABA-AUSA, pág. 6);

Que, asimismo, en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental Apartado 9 “Medidas de Mitigación” (IF-2025-27367749-GCABA-AUSA, pág. 330-349), se describieron cada una de las medidas de mitigación a implementar por el proponente para la ejecución del proyecto y se plantearon lineamientos específicos para el gerenciamiento ambiental de las actividades relacionadas a la construcción y funcionamiento del Proyecto de Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal Pampa (CABA) y todas las obras que la concreción del proyecto involucra;

Que, mediante informe N° mediante informe N° 27705268-GCABA-DGEVA/25 se incorporó Cálculo de Nivel de Complejidad Ambiental, arrojando un valor de 15;

Que, por lo tanto, deberá dar cumplimiento con el artículo 22 de la Ley Nacional N° 25.675 y sus normas reglamentarias nacionales y la Resolución Conjunta Nº RESFC-2015-2-APRA debiendo acreditar la contratación de la Póliza de Seguro de Caución por Daño Ambiental de Incidencia Colectiva vigente, extendida a favor de la Agencia de Protección Ambiental en calidad de asegurado o coasegurado. Asimismo, dicha cobertura deberá poseer vigencia corrida y consecutiva, a fin de brindar una cobertura ininterrumpida del riesgo. Deberá dar cumplimiento a lo establecido por la Resolución Conjunta N° RESFC-2015-2-APRA y acreditar la presentación de la Póliza antedicha ante la Dirección General Compras y Contrataciones del Ministerio de Hacienda y Finanzas (correo electrónico: rupa@buenosaires.gob.ar);

Que, se dio intervención a las distintas áreas del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a fin de que tomen conocimiento y se expidan dentro de su competencia. En este orden de ideas, se incorporaron al Expediente

Electrónico de marras las notas intercambiadas con la Dirección General Espacios Verdes y Arbolado, Secretaría de Paisaje Urbano, Dirección General de Proyectos, Dirección General de Alumbrado, Dirección General de Obras en Vías Peatonales, Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y Seguridad Vial, Dirección General de Planeamiento Urbano, Dirección General Sistema Pluvial, Dirección General Interpretación Urbanística, Comunas 13 y 14;

Que, asimismo, se dio intervención a la Subgerencia Operativa Residuos Peligrosos y Patogénicos de la Gerencia Operativa Evaluación de Impacto Ambiental de la Dirección General Evaluación de Impacto Ambiental de esta Agencia de Protección Ambiental quien, mediante Nota N° 30065833-GCABA-DGEVA/25 expresó que *"(…) Con respecto a los residuos peligrosos de la Ley N° 2214 que se generarán en el transcurso de las obras, segun lo declarado en el Informe N° 2025-27367749-GCABA-AUSA los residuos son latas de pintura, aceites, barnices, disolventes, desencofrantes, resinas y otros productos químicos usados en la obra, luminarias gastadas, baterías, neumático, etc. Residuos líquidos como aceites, solventes, productos químicos y otros, les corresponderá inscribirse como generadores eventuales de residuos peligrosos. Con respecto a los Residuos patogénicos Ley 154, partiendo de que se considera residuo patogénico aquellos que están contemplados por el artículo 2° del Decreto 706/05, no es información suficiente para determinar si corresponde o no su inscripción*;

Que, además, se dio intervención a la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico de la Gerencia Operativa Evaluación de Impacto Ambiental de la Dirección General Evaluación de Impacto Ambiental de esta Agencia de Protección Ambiental, quien expresó mediante Informe Técnico quien expresó mediante Informe Técnico N° 33965734-GCABA-DGEVA/25 que "*(…) En conclusión, el proyecto aportaría mejoras en la conectividad y redistribución del flujo vehicular. No obstante, los incrementos detectados en puntos específicos requieren la implementación de medidas de mitigación orientadas a asegurar el cumplimiento de los Límites Máximos Permisibles (LMP) establecidos por la normativa vigente, especialmente sobre los corredores viales de las calles La Pampa y Ramsay, donde se prevé un incremento en los niveles sonoros tanto durante el período diurno como nocturno, asociado al incremento del flujo vehicular. Por todo ello esta área técnica considera que correspondería incluir dentro de las condiciones ambientales las siguientes (…):*".

Que finalmente, concluye que, habiendo analizado el proyecto: **"Cruce de calle La Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au. Illia"**, debido a la naturaleza del mismo, este se encuadra en el inciso k), del Artículo 15º, de la Ley N° 123, por el cual se presume de **Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.)** a "Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos". Al respecto, cabe señalar que, habiendo evaluado el Estudio Técnico de Impacto Ambiental presentado por el Titular del proyecto y el profesional actuante, dicha área técnica consideró viable convocar a una Audiencia Pública para su discusión, conforme lo establecido en la Ley 123, conforme se expresa en el Informe Técnico de categorización N° 38448353-GCABA-DGEVA/25, rubro según normativa vigente: **"OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos"**, a desarrollarse en La Pampa N° 200, con una **superficie total de 76.650,00 m2**, bajo la titularidad de **Autopistas Urbanas S.A..**

Que, mediante Providencia N° 38574616-GCABA-DGEVA/25 la Dirección General Evaluación de Impacto Ambiental de esta Agencia de Protección Ambiental expresó su conformidad con todo lo actuado y, en consecuencia, el mismo fue notificado mediante Nota N° 38510281-GCABA-DGEVA/25 a Autopistas Urbanas S.A, quien expresó su conformidad mediante Nota N° 38544190-GCABA-AUSA/25;

Que, mediante Resolución N° 234-GCABA-APRA/25 se convocó a la Audiencia Pública Temática, de conformidad con lo establecido en el artículo 24° de la Ley N° 123 y bajo el régimen establecido en las Leyes N° 6 y su modificatoria por Ley N° 6.629, para el día lunes 27 de octubre de 2025, a partir de las 12:30 horas. se han inscripto 5 (cinco) personas participantes conforme lo establecido en la Orden del Día adjunto mediante Informe N°

IF-2025-48695708-GCABA-SECGVC;

Que, posteriormente, mediante Informe Técnico N° 48468171-GCABA-DGEVA/25 tomo nuevamente intervención la Subgerencia Operativa Obras Públicas de la Gerencia Operativa Evaluación Ambiental de la Dirección General Evaluación de Impacto Ambiental de esta Agencia de Protección Ambiental, luego de haber transcurrido la Audiencia Pública.

Que, en el mismo expresó que, de acuerdo a lo trascripto en la versión taquigráfica adjunta como Informe N° 47060542-GCABA-SECGVC/25, mediante Informe N° 47567270-GCABA-DGEVA/25 se notificó al proponente del proyecto, quien dio respuesta mediante Nota N° 48016366-GCABA-AUSA/25 acompañando el Informe N° 48015092-GCABA-AUSA/25.

Que, en relación a todas las inquietudes plasmadas, se aclara que las mismas fueron contempladas y evaluadas al momento de la elaboración del Informe Técnico de Categorización N° 38448353-GCABA-DGEVA/25, por lo cual no resultó necesario la petición de información adicional al proponente del proyecto;

Que, la emisión del Certificado de Aptitud Ambiental ha sido evaluada por la Subgerencia Operativa Obras Públicas dependiente de la Gerencia Operativa Evaluación de Impacto Ambiental de la Dirección General Evaluación Ambiental, mediante el Informe Técnico de Categorización N° 38448353-GCABA-DGEVA/25 y el Informe post audiencia N° 48468171-GCABA-DGEVA/25, y se propone mantener la categorización del proyecto: "**Cruce de calle La Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au. Illia"** rubro según normativa vigente: "**OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos",** como de **IMPACTO AMBIENTAL CON RELEVANTE EFECTO**, a desarrollarse en La Pampa N° 200, con una **superficie total de 76.650,00 m2** , bajo la titularidad de **Autopistas Urbanas S.A**.

Sobre la base de las consideraciones realizadas precedentemente, se propone otorgar el Certificado de Aptitud Ambiental con los condicionantes ambientales que se incluirán como Anexo I.

Que, mediante Providencia N° 48479078-GCABA-DGEVA/25 la Dirección General Evaluación Ambiental de esta Agencia de Protección Ambiental prestó conformidad con todo lo actuado;

Que la Ley N° 6.099 que aprobó el Código Urbanístico, así como también de acuerdo a la Cláusula transitoria quinta del artículo 145 de la Ley 6.361 que aprobó la modificación de la Ley 6.099, los trámites administrativos en curso a la entrada en vigencia del Código Urbanístico y su modificatoria seguirán rigiéndose de conformidad con el régimen vigente al momento del inicio del trámite;

La Ley N° 6.564 introdujo modificaciones al Código Urbanístico que tienen impacto en la categorización de las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos que pretendan tramitar y obtener su Certificado de Aptitud Ambiental de acuerdo a la Ley N° 123 y sus normas reglamentarias y complementarias, motivo por el cual devino necesario actualizar el Cuadro de Categorización;

Que, asimismo, la Ley N° 6.776 introdujo modificaciones al Código Urbanístico, y en su Cláusula Transitoria Segunda estableció: "*la modificación del Código Urbanístico (…) se aplica a los trámites administrativos que se inicien con posterioridad a su sanción. Los actos administrativos dictados con anterioridad a la sanción de la presente Ley conservarán su validez por el término en el que fueron otorgados; aquellos trámites que hayan sido otorgados al amparo del Código de Planeamiento Urbano y no se encuentren vencidos, no podrán ser susceptibles de prórroga y conservarán su normativa urbanística por un plazo máximo de 365 días corridos desde la publicación de la presente Ley para el inicio del trámite pertinente ante los organismos correspondientes. Los trámites administrativos en curso al momento de la sanción de la presente Ley seguirán rigiéndose de conformidad con el régimen vigente al momento del inicio del trámite*";

Que, la Ley Nº 123 reglamenta el procedimiento técnico-administrativo de impacto ambiental en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en su Artículo 6° establece que los emprendimientos 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" debiendo, por aplicación del Artículo 9°, cumplir con la totalidad de las etapas del mencionado procedimiento descritas en el Artículo 11º;

Que, el Artículo 15° de la Ley N° 123, inciso k), establece que se presume como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E) a **"Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos"**;

Que, conforme el Anexo I de la Resolución N° 315-GCABA-APRA/25, la actividad "**OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**" se encuentra categorizada como Con Relevante Efecto (C.R.E.);

Que, el Artículo 28° del Decreto N° 85/19 y sus modificatorios Nros. 229/19, 164/25 y 414/25 establece que el Certificado de Aptitud Ambiental categorizado como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.) se emitirá por el plazo de vigencia de 4 (cuatro) años.

Que, el acto proyectado no solo se ajusta a lo establecido por el procedimiento técnico administrativo de la Ley Nº 123, su Decreto N° 85/19 y su modificatorio 229/19 y la Resolución N° 288-GCABA-APRA/23 y su modificatoria N° 306-GCABA-APRA/23 (normativa de inicio de trámite) sino que también se ajusta a lo establecido por la Resolución Nº 315-GCABA-APRA/25 y a la Ley de Procedimientos Administrativos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, motivo por el cual Certificado de Aptitud Ambiental antedicho debe otorgarse por el plazo de vigencia de 2 (dos) años;

Que la Gerencia Operativa Asuntos Jurídicos tomó debida intervención en el ámbito de las responsabilidades primarias asignadas por la Resolución N° 239-GCABA-APRA/25;

Por ello, en virtud de las facultades conferidas por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las Leyes Nros. 123 y 2.628 (textos consolidados según Ley N° 6.764), los Decretos Nros. 138/08, 85/19 y sus modificatorios 229/19, 164/25 y 414/25, y en función del Decreto 412/23.

EL PRESIDENTE

DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

RESUELVE:

Artículo 1°.- Otorgar la Declaración de Impacto Ambiental, en los términos del inciso c) del Artículo 26° de la Ley N° 123 para el proyecto: "**Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia**"; Rubros según normativa: "**OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**", a desarrollarse en La Pampa N° 200, con una superficie total de **76.650,00 m2**, bajo la titularidad de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30574876474**.

Artículo 2°.- Emitir, por el plazo de dos (2) años el Certificado de Aptitud Ambiental previsto en el inciso g) del Artículo 11º de la Ley Nº 123, bajo la titularidad de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30574876474**, titular de la actividad citada en el Artículo 1°, categorizada como de Impacto Ambiental CON RELEVANTE EFECTO (C.R.E.).

Artículo 3°.- Aprobar las condiciones ambientales enumeradas en el ANEXO I de la presente glosado como Informe N° IF-2025-49782043-GCABA-APRA, que forma parte integrante de la presente resolución, a cumplir por el titular y el/los contratistas y el/los subcontratistas, establecidas con el objeto de evitar, minimizar o mitigar los potenciales impactos negativos de la actividad aprobada en el artículo 1° de la presente.

Artículo 4°.- Hacer saber que el incumplimiento de las condiciones enunciadas en el ANEXO I y la comprobación de cualquier falsedad en la documentación y demás presentaciones exigidas, dará lugar a la aplicación del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 5°.- Establecer que podrá disponerse la realización de una Auditoría Ambiental Externa por parte de auditores específicamente destinados por la Autoridad de Aplicación, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las condiciones fijadas en el ANEXO I y de los resultados que surgen de las auditorías presentadas por el titular de la actividad, en caso de corresponder.

Artículo 6°.- Publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires. Notificar a Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30574876474. Comunicar a la Subsecretaría de Ambiente dependiente de la Vicejefatura de Gobierno, al Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana, a la Dirección General de Interpretación Urbanística, a la Dirección General de Registro de Obras y Catastro dependientes de la Subsecretaría de Gestión Urbana, a la Dirección General de Planeamiento Urbano, a la Dirección General Antropología Urbana y a la Dirección General Proyectos de Arquitectura dependientes de la Secretaría de Desarrollo Urbano, a la Dirección General Habilitaciones y Permisos dependiente de la Agencia Gubernamental de Control, a las Comunas N° 13 y 14, al Consejo de Plan Urbano Ambiental (CAPUAM), y a las Direcciones Generales de esta Agencia. Cumplido, archivar.

Digitally signed by Renzo Nestor MOROSI
Date: 2025.11.17 19:07:27 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Renzo Morosi
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.11.17 19:07:35 -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

Resolución

Número: RESOL-2025-234-GCABA-APRA

Buenos Aires, Jueves 11 de Septiembre de 2025

Referencia: EX-2025-18271834-GCABA-DGEVA s / Emisión CAA AUSA - Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia

---

VISTO: La Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aries, la Ley de Procedimientos Administrativos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las Leyes Nros. 6 y su modificatoria 6.629, 123, 2.628 y 6.684 (textos consolidados por Ley N° 6.764), los Decretos Nros. 138/08, 85/19 y sus modificatorios 229/19 y 164/25, 387/23 y sus modificatorios, 412/23, 352/25, 268/25 y su rectificatorio 270/25, las Resoluciones Nros. 344-GCABA-APRA/24 y 103-GCABA-APRA/25, y el Expediente Electrónico Nº 18271834-GCABA-DGEVA/25, y

CONSIDERANDO:

Que por el Expediente Electrónico Nº 18271834-GCABA-DGEVA/25 citado en el Visto tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental, según la Ley Nº 123, para el proyecto/obra "**Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia**". Rubro según normativa vigente: "**OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**", a desarrollarse en la calle La Pampa N° 200, en el Polígono delimitado por las coordenadas POSGAR07-CABA distribuidos desde el punto P1 al P29 tal como surge de la Tabla: "Listado de Puntos y Coordenadas del Polígono" según el Informe Nº 27367749-GCABA-AUSA/25, (Área según CUR: UP), con una superficie total de 76.650 m², bajo la titularidad de la firma AUTOPISTAS URBANAS S.A. - CUIT 30574876474;

Que la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el Artículo 26° establece al Ambiente como patrimonio común, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras;

Que, a su vez, el Artículo 30° del referido cuerpo normativo, establece la obligatoriedad de la evaluación previa del impacto ambiental de todo emprendimiento público o privado susceptible de relevante efecto y su discusión en audiencia pública;

Que asimismo el Artículo 63° de la precitada Constitución, establece que la Legislatura, el Poder Ejecutivo o las Comunas pueden convocar a audiencia pública para debatir asuntos de interés general de la ciudad o zonal (…);

Que la Ley N° 6, regula el instituto de la Audiencia Pública, como instancia de participación en el proceso de toma de decisión administrativa o 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

respecto de ella;

Que de acuerdo al Artículo 2° de la misma, “Las opiniones recogidas durante la Audiencia Pública son de carácter consultivo y no vinculante. Luego de finalizada la Audiencia, la autoridad responsable de la decisión 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 las desestima”;

Que, asimismo, de conformidad con el Artículo 3° de la precitada Ley, “La omisión de la convocatoria a la Audiencia Pública, cuando ésta sea un imperativo legal, o su no realización por causa imputable al órgano convocante es causal de nulidad del acto que se produzca en consecuencia, quedando abierta la actuación judicial”;

Que según el Artículo 5° “Son Audiencias Públicas Temáticas las que se convoquen a efectos de conocer la opinión de la ciudadanía respecto de un asunto objeto de una decisión administrativa o legislativa”;

Que, por su parte, la Ley N° 123 en los términos del Artículo 30° de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, determina los procedimientos técnico-administrativos de evaluación ambiental;

Que el inciso e) del Artículo 11° de la referida Ley, contempla dentro de las etapas de dicho procedimiento técnico-administrativo, la Audiencia Pública Temática como instancia de participación ciudadana;

Que previo al otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental, según establece el Artículo 24° de la precitada Ley, en los supuestos de actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos categorizados como Con Relevante Efecto ambiental, corresponde que la Autoridad de Aplicación convoque a Audiencia Pública Temática de acuerdo a los requisitos exigidos por la Ley N° 6;

Que mediante el Decreto N° 85/19 y sus modificatorios 229/19 y 164/25, reglamentario de la precitada Ley, se designó como Autoridad de Aplicación a la Agencia de Protección Ambiental o al organismo que en el futuro la reemplace;

Que en virtud de lo previsto en el Artículo 22° del Anexo I del Decreto Nº 85/19 y sus modificatorios 229/19 y 164/25 se delegó en la Autoridad de Aplicación la convocatoria a Audiencia Pública a la que hace referencia el Artículo 24° de la Ley N° 123, sin perjuicio de la intervención que le cabe al Organismo de Implementación de Audiencias Públicas dependiente de la Subsecretaría Vinculación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano conforme la Ley N° 6.684 y sus Decretos Nros. 387/23 y sus modificatorios, y 268/25 y su rectificatorio 270/25;

Que la Ley N° 2.628, creó a la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como entidad autárquica y descentralizada, 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;

Que de conformidad con el Artículo 3° de la precitada Ley, la Agencia de Protección Ambiental tiene entre sus funciones y facultades: “Velar por el cumplimiento de las normas en materia de regulación y control del Ambiente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” y “Evaluar los estudios de impacto ambiental, llevando a cabo la categorización correspondiente y otorgar los certificados de aptitud ambiental de conformidad con la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires”, entre otras;

Que en virtud de lo establecido por la Ley N° 6.684 y el Decreto N° 412/23 y modificatorios, la Agencia de Protección Ambiental se encuentra como organismo fuera de nivel, descentralizado y autárquico, en la órbita de la Subsecretaría de Ambiente de la Vicejefatura de Gobierno;

Que, en virtud del Decreto N° 352/25, se modificó la estructura organizativa de la Vicejefatura de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que mediante la Resolución N° 344-GCABA-APRA/24, se aprobó la nueva estructura organizativa de la Agencia de Protección Ambiental y se contempló a la Dirección General Evaluación Ambiental;

Que, el inciso k) del Artículo 8° de la Ley Nº 2.628, establece que la Presidencia puede "…Delegar facultades de su competencia en el personal superior de la Agencia…";

Que, de acuerdo a las responsabilidades primarias asignadas por la referida norma, se encomendó a dicha Dirección General: "Evaluar los estudios de impacto ambiental y ejecutar los procedimientos técnicos y administrativos en el marco de la normativa vigente", entre otras;

Que la Gerencia Operativa Evaluación de Impacto Ambiental, dependiente de la mentada Dirección General, tiene entre sus principales responsabilidades "Evaluar los estudios de Impacto Ambiental presentados por las actividades, obras públicas y privadas, alcanzadas por el marco normativo vigente, proponiendo una categorización", entre otras;

Que, mediante el Informe Técnico de Categorización N° 38448353-GCABA-DGEVA/25, efectuado por la Subgerencia Operativa Obras Públicas dependiente de la Gerencia Operativa Evaluación de Impacto Ambiental de la Dirección General Evaluación Impacto Ambiental de esta Agencia, se categorizó el proyecto bajo examen Con Relevante Efecto Ambiental (C.R.E), motivo por el cual corresponde convocar y celebrar la pertinente Audiencia Pública, exigida en forma obligatoria por la normativa aplicable;

Que, de conformidad con el establecido en el Artículo 42°, Anexo I del Decreto Reglamentario N° 85/19 y sus modificatorios 229/19 y 164/25, se ha expedido la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental mediante el Acta Firma Conjunta (Informe N° 38571129-GCABA-DGROC/25) sin efectuar observaciones al proyecto de referencia;

Que, conforme el Artículo Nº 44, inciso a) apartado iii, del Capítulo V, Título II del Anexo II de la Resolución Nº 103-GCABA-APRA/25, "se entenderá por cumplido dicho Dictamen Técnico con el **Informe Técnico** emitido por el área de Impacto Ambiental de la Dirección General Evaluación Ambiental, el cual es asimilable";

Que, en ese orden de ideas, la referida Dirección General emitió el Dictamen Técnico, agregado como Informe Técnico de Categorización N° 38448353-GCABA-DGEVA/25, en cumplimiento de lo previsto en el inciso d) del Artículo 11º de la Ley Nº 123 y sus normas modificatorias y complementarias;

Que el referido Dictamen Técnico fue notificado al titular de la actividad mediante Nota N° 38510281-GCABA-DGEVA/25, en los términos establecidos en el capítulo XI de la Ley Nº 123 y sus normas modificatorias y complementarias, prestando el titular antedicho conformidad expresa mediante Nota Nº 38544190-GCABA-AUSA/25;

Que, en virtud de la Ley N° 6.629, se modificó la Ley N° 6;

Que el Artículo 4° de la mencionada Ley N° 6.629 modificó el artículo 4° bis a la Ley N° 6, estableciendo que: "Todas las audiencias públicas previstas en esta Ley pueden ser presenciales, virtuales o mixtas. Son presenciales aquellas que por celebrarse en un espacio físico admiten la comparecencia personal de los participantes, expositores, público, testigos y expertos. Son virtuales las audiencias que se desarrollan y transmiten en forma telemática garantizando que los participantes, expositores, público, testigos y expertos, tomen intervención a través de los medios técnicos que disponga la autoridad convocante. Son mixtas aquellas que se celebran combinando las dos modalidades anteriores. La autoridad convocante determina en su convocatoria, si la audiencia se desarrollará bajo

la modalidad presencial, virtual o mixta";

Que el Artículo 40° de la Ley N° 6 (modificada por la Ley N° 6.629) establece la información que se deberá consignar en la convocatoria;

Que en el inciso c) del referido artículo, se establece "(…) En el caso de que la audiencia sea virtual, se consignará un lugar al que puedan asistir presencialmente aquellos participantes que no cuenten con acceso a medios virtuales";

Que el Artículo 47° de la Ley N° 6 (modificada por la Ley N° 6.629) establece "(…) La inscripción podrá realizarse personalmente ante el organismo de implementación o por medios telemáticos";

Que el Artículo 44° de la Ley N° 6 (modificada por la Ley N° 6.629) prevé que con el fin de difundir la convocatoria a Audiencia Pública el organismo de implementación debe de publicitar en los medios de difusión masiva su realización con una antelación no menor de veinte (20) días hábiles respecto de la fecha fijada para la misma;

Que, por Decretos Nros 387/23 y sus modificatorios, 268/25 y su rectificatorio 270/25, se estableció a la Subsecretaría Vinculación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano;

Que, por Decreto Nros. 387/23 y sus modificatorios, 268/25 y su rectificatorio 270/25 se le atribuyó a la antedicha Subsecretaria Vinculación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano la competencia de "Entender en la organización de las Audiencias Públicas que convoque el Poder Ejecutivo en cumplimiento de la Ley N° 6";

Que, a fin de garantizar la posibilidad de participación a todos los ciudadanos interesados en hacerlo, se considera conveniente realizar la convocatoria a la Audiencia Pública Temática en cuestión, bajo la modalidad virtual;

Que, en mérito a lo expuesto, corresponde dictar el acto administrativo que convoque la Audiencia Pública Temática correspondiente al trámite del expediente electrónico citado en el Visto;

Que la Subgerencia Operativa Técnico Ambiental dependiente de la Gerencia Operativa Asuntos Jurídicos tomó debida intervención en el ámbito de las responsabilidades primarias asignadas por la Resolución N° 344-GCABA-APRA/24.

Por ello, en mérito de los antecedentes expuestos y en uso de las facultades conferidas por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las Leyes Nros. 6 y su modificatoria por Ley N° 6.629, 123 y 2.628, los Decretos Nros. 138/08, 85/19 y sus modificatorios 229/19 y 164/25, y 412/23,

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

RESUELVE:

Artículo 1º.- Convocar a Audiencia Pública Temática, de conformidad con lo establecido en el Artículo 24° de la Ley N° 123 y bajo el régimen establecido en las Leyes Nros. 6 y su modificatoria por Ley N° 6.629, para el día lunes 27 de octubre de 2025, a partir de las 12:30 horas.

Artículo 2°.- El objeto de la audiencia pública convocada precedentemente es la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental, según la Ley Nº 123, para el proyecto/obra "**Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia**". Rubro según

normativa vigente: "**OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos**", a desarrollarse en la calle La Pampa N° 200, en el Polígono delimitado por las coordenadas POSGAR07-CABA distribuidos desde el punto P1 al P29 tal como surge de la Tabla: "Listado de Puntos y Coordenadas del Polígono" según el Informe Nº 27367749-GCABA-AUSA/25, (Área según CUR: UP), con una superficie total de 76.650 m², bajo la titularidad de la firma AUTOPISTAS URBANAS S.A. - CUIT 30574876474.

Artículo 3º.- La Audiencia Pública Temática convocada en el Artículo 1°, se desarrollará bajo la modalidad virtual, a través de la plataforma telemática Zoom App (acceso para oradores inscriptos), mientras que, el acceso público online para la transmisión y difusión de la Audiencia para no inscriptos y público en general podrá ser consultado en la página web https://buenosaires.gob.ar/gobierno/atencion-ciudadana/herramientas-participativas/audiencias-publicas.

Aquellos participantes debidamente inscriptos que no cuenten con acceso a medios virtuales, podrán asistir presencialmente a la Sede Comunal N° 13, sita en la Av. Cabildo 3.067, de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 4°. - La presente convocatoria se dirige a toda persona humana o jurídica que pueda invocar un derecho subjetivo, interés legítimo, simple, difuso o de incidencia colectiva, relacionado con la temática objeto de la audiencia y al público en general. Podrán asistir en carácter de participantes quienes posean domicilio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y se inscriban previamente en el registro habilitado a tal efecto.

Artículo 5°. - Establecer que el Organismo de Implementación encargado de organizar la Audiencia Pública Temática convocada en el Artículo 1° de la presente, es la Subsecretaría Vinculación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano, y que debe disponer la apertura del Registro de Participantes.

Artículo 6°. - La inscripción de participantes y vista del Expediente Electrónico Nº 18271834-GCABA-DGEVA/25, comienza el día viernes 26 de septiembre de 2025 y finaliza el día martes 21 de octubre inclusive, en el horario de 11 a 16 horas. Los interesados podrán inscribirse enviando un correo electrónico a la dirección audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 47 de la Ley N° 6 (modificada por la Ley N° 6.629). Por su parte, quienes no dispongan de los medios electrónicos para realizar la inscripción, podrán inscribirse comunicándose al teléfono 115-326-8471 de lunes a viernes en el horario de 11 a 16 horas.

Artículo 7°. - La difusión de la Audiencia Pública debe ser realizada de conformidad con lo previsto en los Artículos 44 y 46 de la Ley N° 6 (modificada por la Ley N° 6.629).

Artículo 8°. - Designar como Presidente de la Audiencia Pública al Presidente de la Agencia de Protección Ambiental, pudiendo delegar esta función en otro funcionario que él designe. La coordinación de la Audiencia Pública estará a cargo de la Subsecretaría Vinculación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano, en su calidad de organismo de implementación de conformidad con la Ley Nº 6 y su modificatoria por Ley N° 6.629.

Artículo 9°. - Todos los gastos que erogue la ejecución de la presente Audiencia Pública Temática, serán afrontados por la/s partida/s presupuestaria/s que corresponda/n. Ello abarca los gastos de publicación, logística, equipamiento, material de apoyo, grabación, desgrabación, versión taquigráfica, confección del Acta de Audiencia, tareas a desarrollar para la organización y celebración de misma; no siendo la descripción taxativa, y pudiendo comprender otras erogaciones siempre y cuando se vinculen inmediata o mediatamente con el objeto.

Artículo 10°. - Publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires y notificar a la parte interesada

AUTOPISTAS URBANAS S.A. - CUIT 30574876474. Comunicar a la Subsecretaría de Ambiente dependiente de la Vicejefatura de Gobierno; al Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana; a la Dirección General de Interpretación Urbanística y a la Dirección General de Registros de Obras y Catastro dependientes de la Subsecretaría de Gestión Urbana; a la Dirección General de Planeamiento Urbano, a la Dirección General Antropología Urbana y a la Dirección General Proyectos de Arquitectura dependientes de la Subsecretaría de Planeamiento Urbano del Ministerio de Infraestructura; a la Dirección General de Limpieza dependiente de la Subsecretaría de Higiene de la Secretaría Orden e Higiene; a la Dirección General de Sistema Pluvial, a la Dirección General de Obras en Vías Peatonales, a la Dirección General de Alumbrado dependientes de la Subsecretaría de Mantenimiento; al Ente de Mantenimiento Urbano Integral; a la Dirección General de Planificación y Coordinación de Intervenciones Urbanas dependiente de la Secretaría de Mantenimiento Urbano; a la Subsecretaria de Paisaje Urbano; a la Dirección General Proyectos dependiente de la Subsecretaría Proyectos y Obras del Ministerio de Infraestructura, a la Dirección General Diseño y Planificación de la Movilidad dependientes de la Subsecretaria Planificación de la Movilidad y Seguridad Vial; a la Dirección General Gestión de Servicios de Movilidad, a la Dirección General Control de la Movilidad dependientes de la Subsecretaría de Gestión y Control de la Movilidad; a la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado dependiente de la Subsecretaría de Gestión Comunal; a la Dirección General Habilitaciones y Permisos dependiente de la Agencia Gubernamental de Control; a las Comunas Nros. 13 y 14; al Consejo de Plan Urbano Ambiental (CAPUAM), y a las Direcciones Generales de esta Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Remitir para su conocimiento y demás efectos a la Subsecretaría Vinculación Ciudadana dependiente de la Secretaría de Gobierno y Vínculo Ciudadano. Cumplido, archivar.

Digitally signed by Renzo Nestor MOROSI
Date: 2025.09.11 15:53:06 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Renzo Morosi
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.09.11 15:53:07 -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-2025-29414910-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Martes 15 de Julio de 2025

Referencia: EX-2025-18271834-GCABA-DGEVA s/ Intervención DGIUR

A: Cristina Aurora Giraud (DGIUR),

Con Copia A: MARÍA EUGENIA ABDALA (DGEVA), Mariana Ludovica Munoz (DGEVA), Silvana Mendicino (DGEVA),

---

De mi mayor consideración:

DIRECCIÓN GENERAL DE INTERPRETACIÓN URBANISITICA

Por Expediente Electrónico N° EX-2025-18271834-GCABA-DGEVA, se tramita la emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto: **"PASO BAJO NIVEL Y ANILLO PEATONAL LA PAMPA"**, a cargo de Autopistas Urbanas S.A. (AUSA), que se desarrollara en el cruce de calle La Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia; con una superficie total de 76.650,00 m^2.

Al respecto, se cumple en informar que, debido a la naturaleza del proyecto, el mismo se encuadraría en el inciso k), del Artículo 15º, de la Ley N° 123, por el cual se presume de **Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.)** a ***"Las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos",*** debiéndose convocar a una Audiencia Pública para su discusión, según lo establece la Ley Nº 123.

Ahora bien, de acuerdo a lo declarado en el Estudio Técnico de Impacto Ambiental, adjunto mediante Informe N° IF-2025-27367749-GCABA-AUSA, el proyecto constituye un proyecto integral de conexiones peatonales, de ciclovías y viales, y tiene como elemento central y más significativo, el diseño de un puente-túnel en forma de anillo.

El Anillo Peatonal La Pampa no solo cruza por encima de las autopistas y las vías, sino que también pasa por debajo de ella, donde los flujos vehiculares y peatonales y de ciclistas se manejan en forma separada operativamente, pero conviven en la parte en Bajo Nivel, creando un recorrido continuo y fluido que refleja la idea de integración y flujo constante.

Asimismo, según surge de la documentación provista, el Paso Bajo Nivel y Anillo Peatonal La Pampa estará constituido por las siguientes obras:

- Puente – túnel Anillo peatonal y ciclovía, con áreas de servicios
- Paso Bajo Nivel (PBN) vehicular, ramas de vinculación y calles en superficie

- Puentes carreteros y puentes ferroviarios
- Parque bajo nivel y espejo de agua
- Senderos peatonales y ciclovías
- Obras accesorias

Del mismo modo, el emplazamiento del proyecto se localiza en los Barrios de Belgrano y de Palermo, dado que la calle La Pampa y las Avenidas Presidente Figueroa Alcorta y Avenida Costanera, constituyen límite entre ambos barrios y entre la Comuna 13 (Belgrano) y la Comuna 14 (Palermo).

De esta manera, el área de Influencia Directa del proyecto corresponde al Área **UP, EE-37 (Planta Potabilizadora de Agua).**

En este sentido, y dada la ubicación de las obras a ejecutar y las características el proyecto, se solicita vuestra intervención para que se expide en el marco de sus competencias.

Por último, cabe aclarar que la totalidad de la documentación referida fue presentada mediante Expediente Electrónico N° EX-2025-18271834-GCABA-DGEVA, el mismo se encuentra disponible para ser consultado desde el Módulo EE dentro del Módulo SADE.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.07.15 15:39:39 -03:00

Josefina María Pena Podrez
Director General
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.07.15 15:39:40 -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"

Renovación/Modificación de Certificado de Aptitud

Número: IFMCA-2026-176-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Miércoles 13 de Mayo de 2026

Referencia: C/ EX-2025-18271834- -GCABA-DGEVA S/ Modificación CAA CRE Nº 22.504 – Proyecto: Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia - Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4.

Anexo IX
CERTIFICADO DE APTITUD AMBIENTAL
LEY Nº 123

Se concede el presente certificado a nombre de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4**, titular del proyecto: "**Rubros según normativa: "OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos""** a desarrollarse en **La Pampa N° 200**, de esta Ciudad, con una superficie de **76.650,00 m2**, Distrito de Zonificación: **UP**, cuya categorización es **CON RELEVANTE EFECTO AMBIENTAL**, con las condiciones establecidas en la Resolución N° RESOL-2026-136-GCABA-APRA, a las cuales deberá ajustarse para su validez.

EXPEDIENTE Nº EX-2025-18271834- -GCABA-DGEVA

CERTIFICADO Nº 22.504

El vencimiento del presente certificado opera el día **17/11/2027**

Digitally signed by Renzo Nestor MOROSI
Date: 2026.05.13 19:04:06 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Renzo Morosi
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.13 19:04:07 -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"

Anexo

Número: IF-2026-22671494-GCABA-APRA

Buenos Aires, Miércoles 13 de Mayo de 2026

Referencia: C/ EX-2025-18271834- -GCABA-DGEVA S/ Modificación CAA CRE Nº 22.504 – Proyecto: Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del Fc. Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia - Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4.

ANEXO I

Condicionantes ambientales

1. Cumplir con la Ley N° 1.540 de “Contaminación Acústica” y su Decreto Reglamentario N° 740/07 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. 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.

5. Proteger los desagües pluviales de toda escorrentía que pueda ocasionar obstrucciones en los mismos.

6. Colocar mallas adecuadas a la entrada del sistema de alcantarillado para impedir la descarga de escombros, suelo excavado y/o materiales en general.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. Se deberá impedir la espera de vehículos con el motor funcionando.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. Acordar cronogramas de cortes con empresas prestatarias de servicios públicos.

17. De ser necesario, contar con las autorizaciones correspondientes para la remoción de las potenciales interferencias detectadas de la obra con los servicios públicos existentes;

18. Contar con las autorizaciones correspondientes para la ocupación de la vía pública.

19. En caso de tener que descargar efluentes líquidos provenientes de la depresión de napas, deberá contar con las autorizaciones correspondientes.

20. 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.

21. 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.

22. 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.

23. 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.

24. 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.

25. En caso de generar residuos patogénicos, se deberá cumplir con la Ley N° 154 de Residuos Patogénicos y su modificatoria N° 6.616 y su Decreto Reglamentario N° 1.886/01 y modificatorios Nros. 706/05 y 104/23.

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. 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.

36. Documentar y archivar la recepción en el sitio de disposición final del material producto de la excavación.

37. Cumplir con las condiciones establecidas por la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico a través del Informe N° IF-2025-33965734-GCABA-DGEVA: "…1. Etapa de obra: 1.1 Programar las actividades de modo de minimizar las afectaciones por ruido del área circundante a la obra, vigilando que los niveles no incrementen los actuales valores de ruido de fondo, según la normativa vigente. 1.2 Adoptar el uso de silenciadores adecuados (u otros dispositivos de atenuación) en los equipos motorizados para reducir los niveles de ruido. 1.3 Control de velocidad y gestión del tránsito pesado, especialmente en horarios nocturnos, a fin de reducir picos en los niveles sonoros en horarios más sensibles. 1.4 Utilizar equipos y maquinarias de baja producción de ruido y vibraciones. 1.5 Deberá implementarse una mezcla asfáltica fonoabsorbente en las vías de alta carga vehicular, en particular en aquellas arterias con mayor incremento de niveles sonoros producto de la ejecución del proyecto, siendo estos los casos asociados a las regiones de los puntos 9 y 10 de la denominada Tabla N° 4 del presente informe. 1.6 Disponer para los operarios de mayor exposición directa al ruido y a las partículas generadas por la acción mecánica de las diversas maquinarias, la provisión de los correspondientes elementos de seguridad industrial. 1.7 Realizar un

monitoreo continuo sobre el funcionamiento y la eventual calibración, controlando periódicamente filtros y válvulas y manteniendo todos los equipos y vehículos en buen estado de afinación. 1.8 Analizar la eventual necesidad de ejecutar pantallas acústicas, especialmente en tramos estratégicos que resguarden frentes residenciales expuestos a incrementos relevantes, con el objeto de minimizar los niveles sonoros generados por el funcionamiento de compresores, generadores y otras fuentes significativas. 1.9 En el caso particular de los generadores, se privilegiará el uso de aquellos equipos que cuenten con cámara de insonorización. 2. Etapa Operacional: 2.1 Presentar dentro de los sesenta (60) días de haberse habilitado el cruce bajo nivel, un Informe Técnico comprendiendo monitoreos de los niveles sonoros continuos equivalentes existentes en la región involucrada y en los puntos de referencia utilizados para la presentación de Informe de Evaluación de Impacto Acústico. Para ello deberá presentarse previamente ante la Autoridad de Aplicación, la propuesta metodológica a aplicar para la realización del informe técnico, en un todo de acuerdo a lo establecido por la Ley Nº 1540 y su Decreto Reglamentario Nº 740-GCBA-07. 2.2 En caso de que con la ejecución del cruce bajo nivel 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".

38. Cumplir con lo dispuesto en la Constancia de No Necesidad de Recomposición Ambiental a través de la Disposición N° DINNN-2025-28-GCABA-DGEVA, donde se establece que: "…Artículo 2°.- Establézcanse, con el objeto de evitar, minimizar o mitigar potenciales impactos negativos, los condicionante a cumplir: 1) Todos los suelos excavados durante la ejecución de las obras, deberán ser dispuesto en un sector definido y delimitado dentro del obrador. Este sector tiene que estar techado o cubierto con membrana impermeable y tener base impermeabilizada; 2) Cada 100 m2 de suelo excavado se deberán tomar muestras de suelo que serán analizadas en su contenido de HTP tx1005 y tx1006, BTEX (discriminados) , PAHs (discriminados) y metales pesados; 3) Previo a la disposición ex situ de los suelos, deberá presentar ante esta Dirección General todos los protocolos de laboratorio, junto con el plan de gestión de los mismos para su aprobación, conforme Decreto N° 2.020/07 de la Ley N° 2.214, y de corresponder, conforme a la Ley Nacional Nº 24.051; 4) 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; 5) 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 de uso previsto, se deberán desarrollar las correspondientes gestiones y acciones, conforme Resolución N° 227-GCABA-APRA/23, Artículo N° 28 de la Ley N° 2.214, Ley Nacional N° 24.051, la Ley N° 6.117 o las que suplieran o complementaran a futuro; 6) Para el caso de que se dispongan los suelos en jurisdicción distinta a esta Ciudad, será de aplicación la legislación de la jurisdicción donde se proyecte el destino de dicho suelo o sedimento…".

39. Dar cumplimiento con lo informado por la Subgerencia Operativa Residuos Peligrosos y Patogénicos por Nota N° NO-2025-30065833-GCABA-DGEVA, con respecto a las tareas de demolición en la etapa de obra: "…en caso de sospecha o se detecte la presencia de fibras de asbestos, en los materiales a remover, demoler y/o retirar se deberá proceder acorde a la normativa vigente, aislando los materiales y proceder a la toma de muestras para su análisis por Laboratorio con Inscripción vigente en la Nómina de Laboratorios de Determinaciones Ambientales (RELADA), conforme Resolución N° 455-APRA/18."

40. Cumplir con lo informado por la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado mediante Nota N° NO-2025-45988855-GCABA-DGEVYA, la cual contiene como embebido el documento identificado como Informe N° IF-2025-45987052-GCABA-DGEVYA.

41. Cumplir a las observaciones realizadas por la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado mediante Informe N° IF-2026-18610634-GCABA-DGEVYA a saber: "…Se sugiere extremar las precauciones en el sector de

silos, a fin de que el acceso de camiones no comprometa el bienestar del arbolado existente. Por otra parte, en todas aquellas superficies destinadas a funcionar como suelo drenante y que pueda estar en contacto directo con los usuarios, - tales como canteros y superficies de césped -, y que requiera un acondicionamiento debido a modificaciones o demoliciones, se recomienda realizar un adecuado acondicionamiento previo del terreno. La misma deberá contemplar, entre otras tareas, la limpieza integral, la descompactación y la incorporación de sustrato y enmiendas, entre otras. En este sentido, se considera adecuada la incorporación de una capa de sustrato fértil no inferior a 40 cm de espesor para el desarrollo de especies herbáceas y arbustivas, y al menos 1 m para ejemplares arbóreos".

42. Dar intervención al Área de Monumentos y Obras de Arte (MOA), toda vez que el Obrador se encuentra próximo al Monumento al Gral. M. M. de Güemes (Parque San Benito – AID, 150m de AO) y la Escultura "Alimaña" (Derivador de tránsito Agustín Bardi – AO).

43. Dar cumplimiento con lo solicitado por la Dirección General de Sistema Pluvial mediante Nota N° NO-2026-18806390-GCABA-DGSPLU Informe N° IF-2026-18780723-GCABA-DGSPLU.

44. Deberán ser preservadas y protegidas Edificaciones históricas del Predio de AySA (frentista a las obras) respecto de las emisiones de polvo y partículas, y transmisión de vibraciones a los mismos.

45. Se sugiere contactar a la Empresa AySA para acordar protocolos y medidas que eviten la afectación del Patrimonio bajo su tutela.

46. Cumplir con las observaciones realizadas por la Subsecretaria de Paisaje Urbano por medio de la Nota N° NO-2025-31087580-GCABA-SSPURB que acompaño el Informe N° IF-2025-30850852-GCABA-DGRU.

47. Dar cumplimiento a las observaciones mencionadas por la Dirección General de Proyectos a través de la Nota N° NO-2025-31482229-GCABA-DGPRO acompañó el Informe N° IF-2025-30644670-GCABA-DGPRO.

48. Dar intervención a la Dirección General de Alumbrado a fin de que se expida en el marco de sus competencias, al momento de definición del proyecto en lo que a ello respecta.

49. Dar cumplimiento a las observaciones mencionadas por la Dirección General de Obras en Vías Peatonales mediante Nota N° NO-2025-31960118-GCABA-DGOVP, que acompañó el Informe N° IF-2025-31635539-GCABA-DGOVP.

50. Cumplir con lo informado por la Subsecretaria de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, a través del Informe N° IF-2025-33895810-GCABA-DGDPM, en la instancia de proyecto ejecutivo.

51. Cumplir con lo informado por la Dirección General de Sistema Pluvial por medio de la Nota N° NO-2025-34982166-GCABA-DGSPLU que acompañó el Informe N° IF-2025-34968026-GCABA-DGSPLU, el cual contiene observaciones sobre el mencionado proyecto, a saber: "…De acuerdo al Estudio de Impacto Ambiental provisto, se prevé la ejecución de un nuevo sistema de desagües pluviales que incluye la ejecución de nuevos elementos de captación, una estación de bombeo y eventualmente la adecuación de elementos existentes. A tales efectos, resultará imprescindible que, una vez elaborado el anteproyecto, se remita a esta Dirección la documentación correspondiente, a fin de verificar que las soluciones proyectadas puedan ser intervenidas, conservadas y sostenidas operativamente con los medios disponibles. El proyecto del sistema pluvial, por su parte, deberá elaborarse conforme a los lineamientos establecidos en el Manual de Obras e Instalaciones Pluviales (IF-2024-27556618-GCABA-DGSPLU). Por último, en lo que respecta a la validación estructural e hidráulica de las obras pluviales, se aclara que la competencia primaria recaerá en la Subsecretaría de Proyectos y Obras del Ministerio de Infraestructura del GCABA. No obstante, esta Dirección deberá convalidar, desde el punto de vista de

su futura conservación, aquellos elementos que se estime permanecerán bajo su órbita de mantenimiento, en el marco de las funciones asignadas.”

52. Tener en cuenta las variables climáticas manifestadas en el Informe N° IF-2025-48015092-GCABA-AUSA, al momento del diseño ejecutivo del proyecto.

53. 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.

54. 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.

55. 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.

56. Deberá dar cumplimiento a 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, en caso de corresponder.

57. 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.

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: 2026.05.13 18:23:21 -03:00

Renzo Morosi
Presidente
AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.13 18:23:23 -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

Certificado de Aptitud Ambiental

Número: IFCAA-2025-22504-GCABA-DGEVA

Buenos Aires, Lunes 17 de Noviembre de 2025

Referencia: C/ Expediente Electrónico N° 18271834-GCABA-DGEVA/25 – Emisión de Certificado de Aptitud Ambiental Con Relevante Efecto- Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia

---

Anexo IX

CERTIFICADO DE APTITUD AMBIENTAL

LEY N° 123

Se concede el presente certificado a nombre de **Autopistas Urbanas S.A, CUIT N° 30-57487647-4**, titular del proyecto: "**“Cruce de calle la Pampa bajo nivel de Av. Leopoldo Lugones, vías del FFCC Belgrano Norte (Retiro - Villa Rosa), Au Illia”; Rubros según normativa: “OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos”** " a desarrollarse en **La Pampa 200**, de esta Ciudad, con una superficie de **76650** m², Área Según CUR: UP, cuya categorización es **CON RELEVANTE EFECTO AMBIENTAL**, con las condiciones establecidas en la Resolución N° RESOL-2025-330-GCABA-APRA, a las cuales deberá ajustarse para su validez.

EXPEDIENTE N° : EX-2025-18271834-GCABA-DGEVA

El presente certificado tiene una validez de **DOS (2)** AÑOS.

Digitally signed by Renzo Nestor MOROSI
Date: 2025.11.17 19:11:00 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Renzo Morosi
Analista
D.G.EVALUACION AMBIENTAL
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.11.17 19:11:01 -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-2026-34956335-GCABA-DGTALAVJG

Buenos Aires, Lunes 3 de Agosto de 2026

Referencia: S/ EX-2026-30449968- -GCABA-DGCCN - Requerimiento Legislatura – Res. 227/26

Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa

Por las presentes actuaciones tramita el pedido de informe aprobado por Resolución Nro. 227/26.

Atento a ello, se informa que mediante la Nota N° NO-2026-30529809-GCABA-DGTALAVJG en Orden Nro. 7, este Nivel dio intervención a la Agencia de Protección Ambiental (APRA).

En función del requerimiento formulado, bajo la Nota N° NO-2026-34805539-GCABA-APRA obrante a Orden Nro. 8, la mencionada dependencia remitió su respuesta a través del Informe N° IF-2026-34804971-GCABA-APRA, en Orden Nro. 9, y acompañó la documentación respaldatoria, que se vinculó en los ordenes Nros. 10 a 17 del expediente.

En virtud de lo expuesto, se remiten las actuaciones para la prosecución de su trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.03 12:48:40 -03:00

Federico Sabbatini
Director General
D.G.TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL AVJG
AREA VICEJEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.03 12:48:42 -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-2026-39603662-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Miércoles 2 de Septiembre de 2026

Referencia: EX-2026-30447769-GCABA-DGCCN, EX-2026-30448968-GCABA-DGCCN y EX-2026-30449968-GCABA-DGCCN s/ Res 227/2026 - Informes en relación a distintos aspectos referidos al proyecto seleccionado para el desarrollo del PBN "Anillo Pampa"

LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

SECRETARÍA PARLAMENTARIA

Atento lo solicitado por la Legislatura mediante Resolución 227/2026, se remiten por intermedio de esta Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa, las respuestas formuladas los organismos intervinientes, las que se detallan a continuación:

JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS - SECRETARIA DE GESTIÓN Y DESARROLLO URBANO

- IF-2026-37454846-GCABA-DGROC
- IF-2026-38455816-GCABA-CAPUAM
- IF-2026-38781246-GCABA-SECGDU
- IF-2026-38971106-GCABA-DGASJU

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

- IF-2026-36251921-GCABA-AUSA
- IF-2026-36258103-GCABA-AUSA
- IF-2026-36035370-GCABA-AUSA
- IF-2025-28400896-GCABA-AUSA
- IF-2026-36259035-GCABA-AUSA
- IF-2026-36259986-GCABA-AUSA
- PV-2026-36388248-GCABA-DGTALMMI

VICE JEFATURA DE GOBIERNO - AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

- NO-2026-34805539-GCABA-APRA
- IF-2026-34804971-GCABA-APRA y documentación respaldatoria
- IF-2026-34956335-GCABA-DGTALAVJG

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.09.02 11:35:30 -03:00

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

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.09.02 11:35:31 -03:00