

**AUTOPISTA PRESIDENTE PERON TRAMOS I, II y III
ZONAS DE EXTRACCIÓN DE SUELOS PARA LA OBRA
Y MODIFICACION PARCIAL DEL PLAN DIRECTOR BASICO DE DRENAJE
PLUVIAL DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO**

1 - INTRODUCCION

Con fecha 1 de Diciembre de 2009, la AUTORIDAD DE CUENCA MATANZA RIACHUELO presenta ante el juzgado Federal de Primera instancia de Quilmes, en el marco de la causa "Mendoza Silvia y otros c/Estado Nacional y otros s/Danos y Perjuicios (Danos derivados de la Contaminación Ambiental), la "Actualización del Plan de Director Básico de Drenaje Pluvial de la Cuenca Matanza Riachuelo".

Dicho Plan establece una serie de obras de retención (amortiguadores de crecidas) en los sectores alto y medio de la cuenca, de modo de permitir el manejo del escurrimiento superficial desde aguas arriba hacia los sectores de aguas abajo.

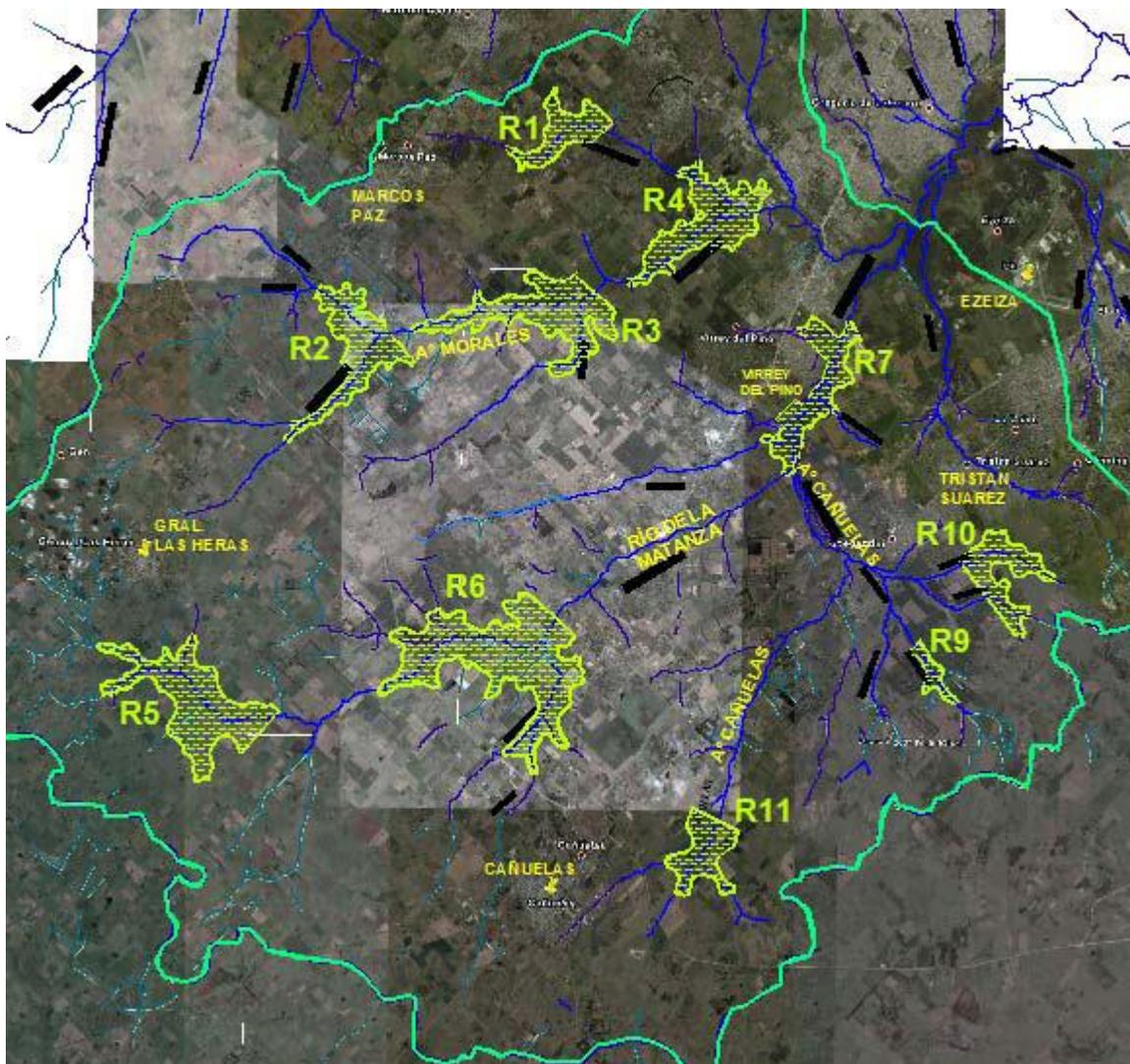
Según el mismo Plan, la existencia de obras de regulación en los sectores altos y medio de la cuenca podrían permitir los siguientes efectos, entre otros:

- a) una mejora en el manejo de las crecidas, fundamentalmente en el sector urbano de aguas debajo de la cuenca Matanza-Riachuelo, pues tendería a producir caudales máximos de escurrimientos compatibles con la capacidad hidráulica actual de algunos tramos, ya comprometidos;
- b) el retardo en la llegada de las crecidas desde aguas arriba, permitiendo así una mejor implementación de las medidas de emergencia ante la eventualidad de la ocurrencia de eventos meteorológicos severos;
- c) la disponibilidad de volúmenes de agua de adecuada calidad en la cuenca alta, para el sostenimiento de caudales de dilución ante la ocurrencia de eventos contaminantes críticos;
- d) la eventual recarga de acuíferos en los sectores rurales de aguas arriba, con beneficio para los sectores rurales y urbanos localizados en la cuenca media (beneficios que podrán observarse aguas abajo con relación a los aportes de caudales de buena calidad que escurran por el río).

Para la oportuna definición de las obras de regulación el Plan considera, entre otros aspectos:

- La orografía (topografía) de cada región.
- La reducción al máximo de la no inundabilidad de áreas urbanas o periurbanas, como así también regiones con suelos con alto desarrollo económico.
- La posibilidad de plantear los cierres en caminos o rutas existentes.
- La no generación de interferencias con zonas periurbanas de las distintas localidades de la cuenca bajo estudio.

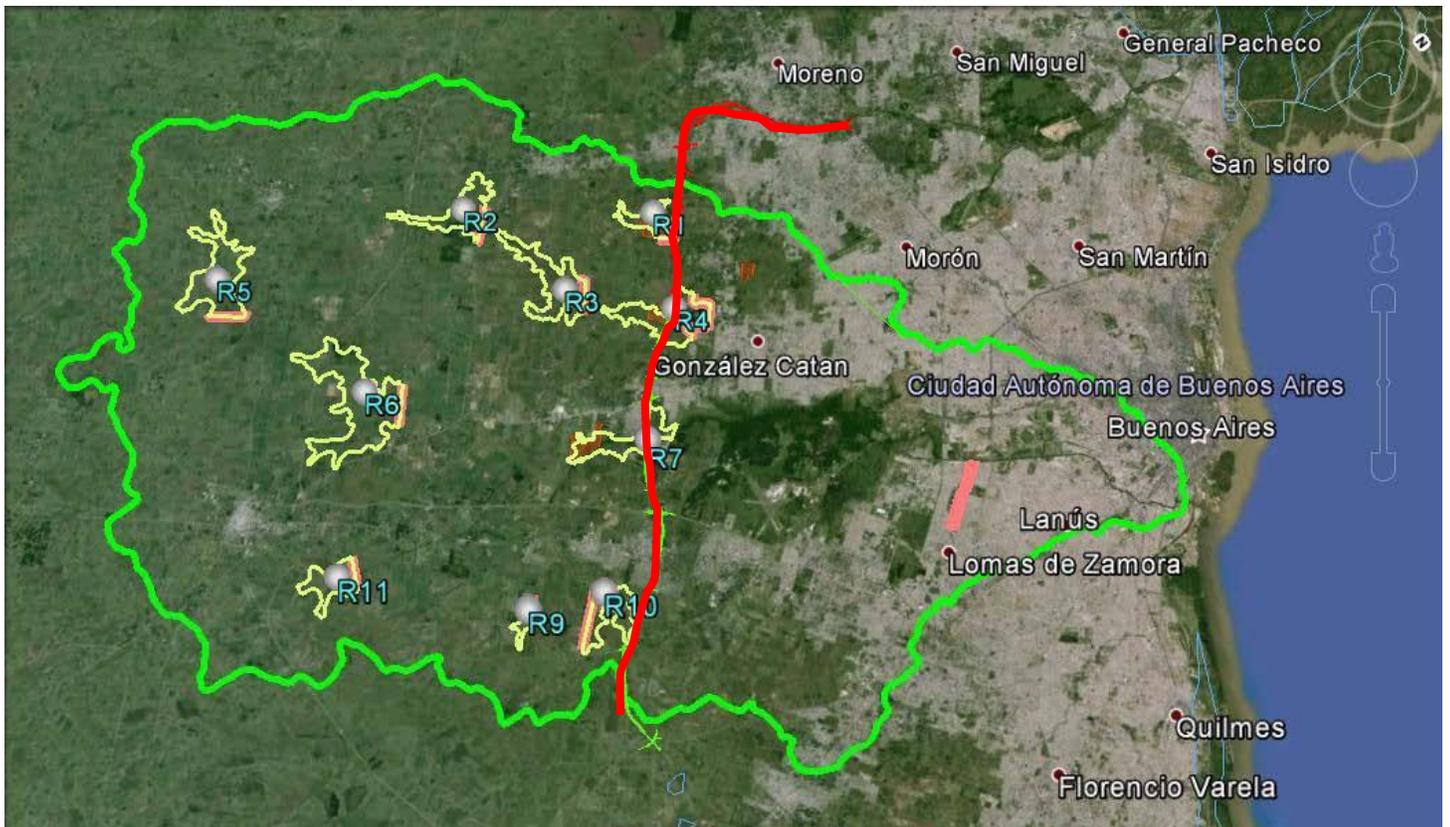
Sobre esas premisas, el Plan Director Básico de drenaje propone los siguientes reservorios de regulación:



2 – PROPUESTA DE MODIFICACION AL PLAN BASICO DE DRENAGE

2.1 – Generalidades

La traza de la autopista Presidente Perón atraviesa los Municipios de Ituzaingo, Merlo, La Matanza, Ezeiza, San Vicente, Presidente Perón, Florencio Varela y Berazategui. En su cruce por la cuenca Matanza Riachuelo, los Municipios más intervenidos por el tramo I y II de la autopista son Merlo, La Matanza y Ezeiza. La figura siguiente muestra los reservorios del Plan Director Básico de Drenaje y la traza de la autopista Presidente Perón.



Si bien en los documentos licitatorios del comentado proyecto de autopista ponía en conocimiento de los Oferentes eventuales zonas de préstamo de suelo para la ejecución, figurando las mismas en los documentos licitatorios, el dictado de una manda judicial (28-12-2010), muy posterior a la realización de los Pliegos, cambió radicalmente las previsiones, limitando los lugares de extracción únicamente a canteras habilitadas, provocando esto un salto cuantitativo en el monto de obra y paralizando la misma.

Es así que el principal inconveniente para la ejecución de la autopista era la provisión de suelo de fuentes que se encuadren en un marco legal-técnico-económico razonable.

Ante ese escenario, la Secretaria de Obras Publica de La Nación comienza a estudiar alternativas para la provisión de suelo. Este estudio de alternativas incluyo el análisis con diferentes áreas del Estado Nacional, Provincia de Buenos Aires y Municipios, Acumar, dando como resultado la integración de dos proyectos de envergadura, combinando la solución de áreas de retención temporaria de excedentes hídricos, con un proyecto y obra vial.

La integración de dos obras públicas trascendentes, la Autopista Presidente Perón y el Plan Director Básico de drenaje de la cuenca Matanza Riachuelo, beneficiara a más de 10.000.000 de habitantes, mediante la integración de una obra de terraplenes y obras de arte hidráulicas, con el efecto de regulación y atenuación de crecidas del Plan Director.

La planificación y construcción de áreas de regulación de caudales en la cuenca alta y media de la cuenca Matanza Riachuelo tal como propone el Plan Director Básico de Drenaje, representa una mejora sustancial en el manejo hídrico de los excesos de lluvia de la cuenca, actuando sobre la atenuación de las crecidas de diversa magnitud. Este beneficio se traduce en la disminución de los caudales hacia aguas abajo, con una disminución consecuyente de las superficies afectadas.

Al mismo tiempo, la sobreexcavacion en las zonas planificadas como áreas de retención temporarias, tal como promueve la solución conjunta entre áreas de gobierno, permite la provisión de suelo en forma sustentable y amigable con el medio ambiente, abastece de los volúmenes de suelo previstos, restaura pasivos ambientales (cavas abandonadas), además de cumplir con el objetivo fundamental del Plan Director Básico de Drenaje, que consiste en almacenar temporariamente los excedentes hídricos en las zonas ya preestablecidas y con volúmenes adicionales.

A continuación se describen las acciones propuestas por las áreas de gobierno Nacionales, Provinciales, Municipales, y Acumar , y se comenta su impacto en el Plan de Director Básico de Drenaje de la cuenca Matanza Riachuelo.

2.2 – Área de Reservorio R1 – Municipio Merlo – Cantera abandonada

Propuesta:

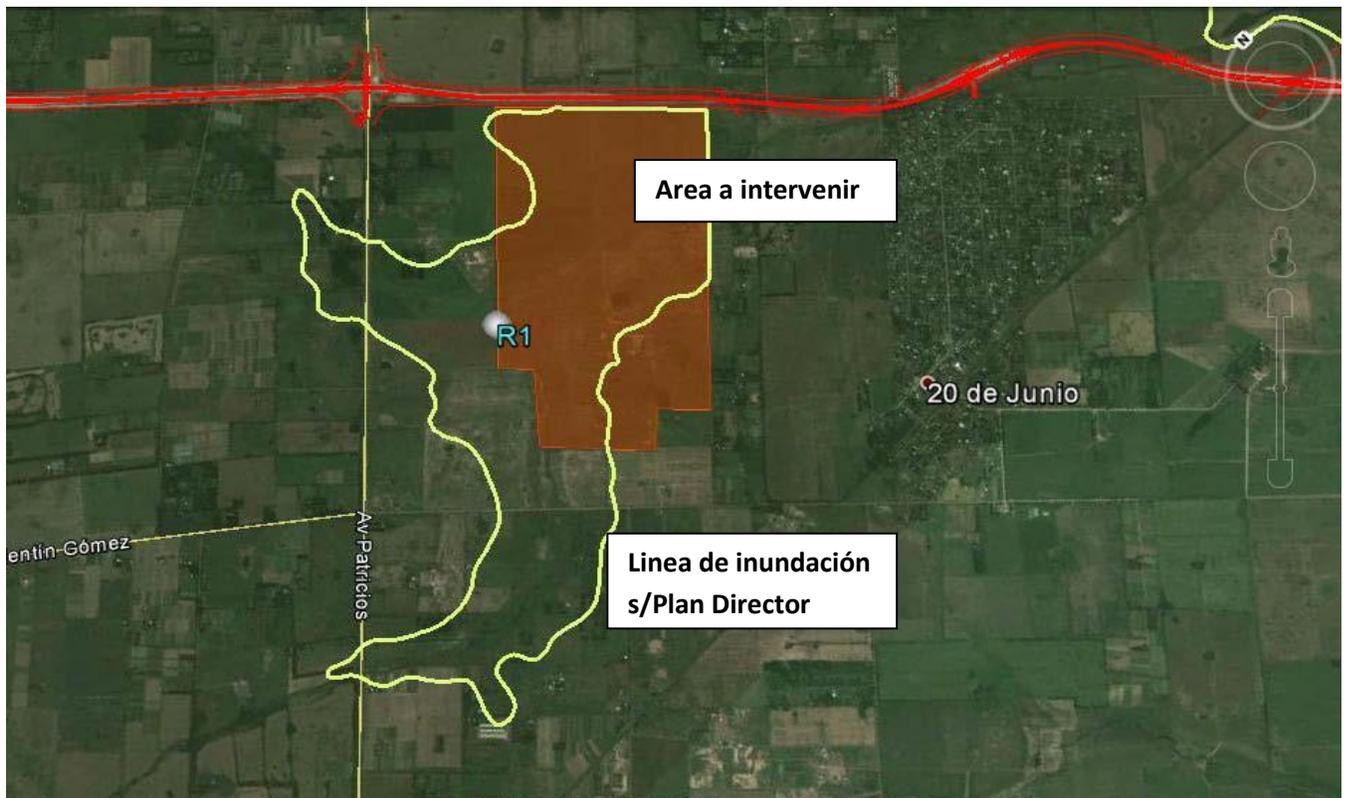
En este área se propone intervenir y parqueizar una extensión de 211.48 Ha. Se propone también la profundización de un sector de 201 Ha por encima del cauce del Arroyo Cañada Pantanosa en pendientes 1:4 para asegurar el drenaje hacia el mismo. Al mismo tiempo en sectores donde existan cavas abandonadas, a las mismas se les dará un tratamiento integral para integrarlas al sistema.

Las áreas intervenidas servirán de retención temporal de los excedentes hídricos, sirviendo en su mayor parte del tiempo como área de recreación. El volumen total de suelo a extraer según las estimaciones de la DNV ronda los 3 Hm³.

Observaciones:

El reservorio R1, según el Plan Director Básico, cuenta con una capacidad de retención máxima de 2.78 Hm³ para una recurrencia de 100 años.

En este caso, la Autopista presidente Perón conformara el terraplén Noreste del reservorio no afectando la capacidad de la retención/atenuación. Finalmente, el paso de la autopista por el reservorio R4 implica un aumento del volumen de retención/atenuación a 5.78 Hm³, representando un incremento superior al 100% respecto al original.



Propuesta:

En este área se propone intervenir y parquizar una extensión de 84.05 Ha. Esta intervención ha surgido de la necesidad de compatibilizar la problemática hídrica del área, regulando los excedentes hídricos del arroyo Las Víboras y afluentes, con la restitución de pasivos ambientales, representados en este caso por cavas abandonadas, de alta peligrosidad al mismo tiempo para los ciudadanos. La

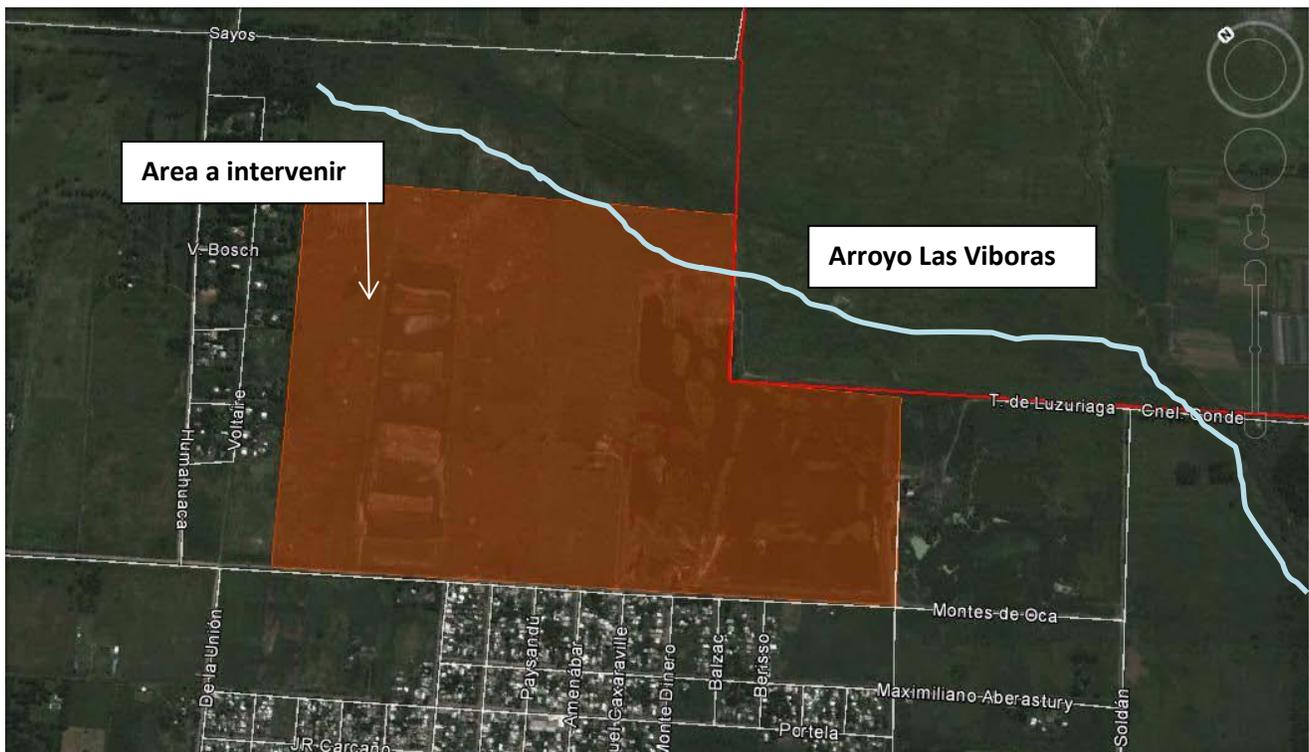
intervención propone sistematizar las cavas existentes, unificándolas a fin de obtener un espejo de agua continuo y apto para uso recreativo.

El volumen total de suelo a extraer según las estimaciones de la DNV ronda los 700.000 m³.

Observaciones:

Esta área en particular, no forma parte como área de retención, según el Plan Director Básico.

En este caso en particular, la sistematización del sistema de cavas, asociados con la regulación de excedentes en el área, permitirá generar una nueva área de atenuación de crecidas, área que deberá ser incorporada al Plan Director. Los efectos de esta nueva intervención son hidráulicamente positivos desde la estrategia de control de caudales y excedentes hídricos.



2.3 – Área de Reservorio R4 – Municipio La Matanza – Canteras abandonadas

Propuesta:

En este área se propone intervenir y parquizar una extensión de 138 Ha. Se propone también la profundización de un sector de 83 Ha por encima del cauce del Arroyo Morales en pendientes 1:4 para asegurar el drenaje hacia el mismo. Al mismo tiempo en sectores donde existan cavas abandonadas, a las mismas se les

dará un tratamiento integral de manera tal que se genera solo una laguna permanente. Este área es de 42 Ha.

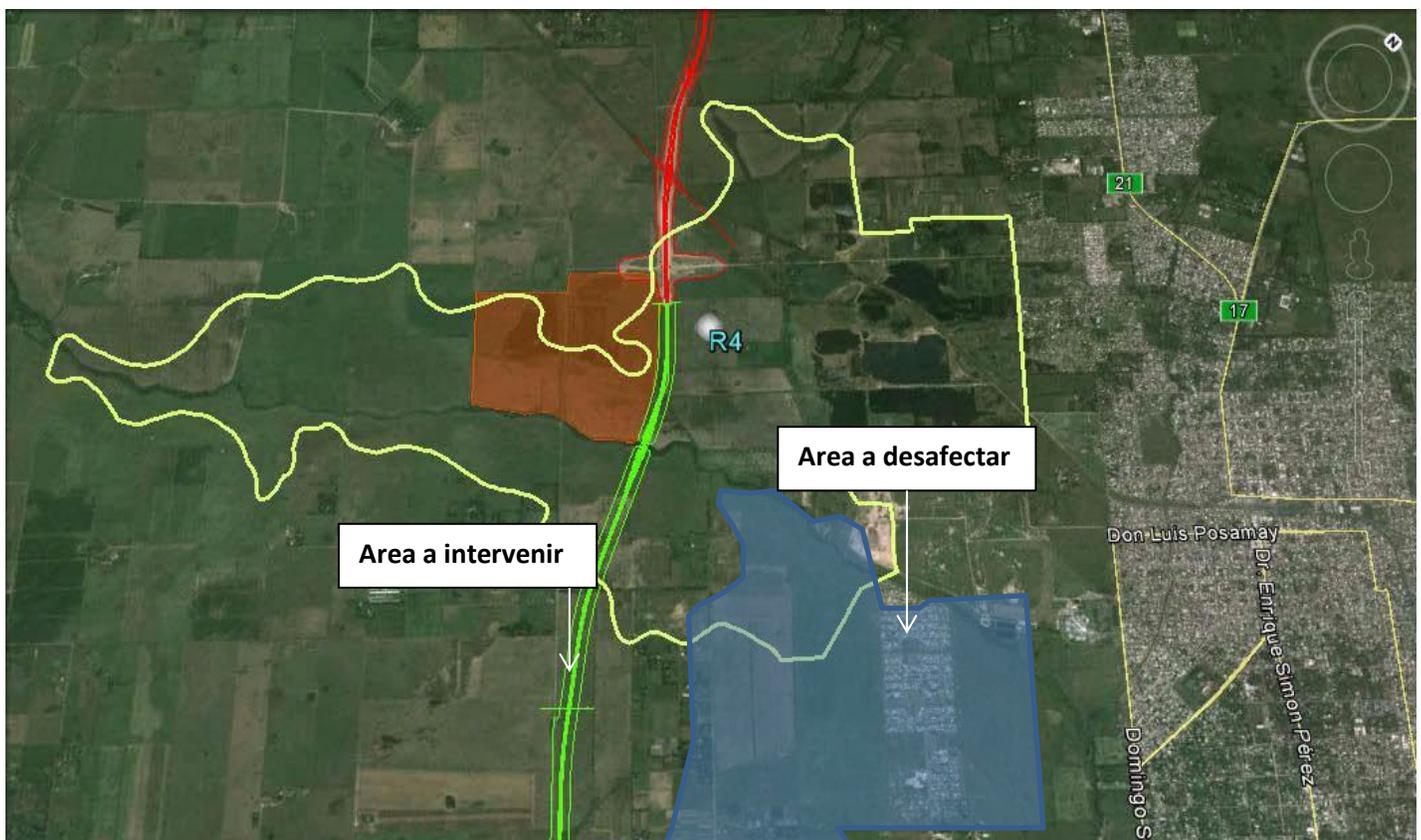
Las áreas intervenidas servirán de retención temporal de los excedentes hídricos, sirviendo en su mayor parte del tiempo como área de recreación. El volumen total de suelo a extraer según las estimaciones de la DNV ronda los 2 Hm³.

Observaciones:

El reservorio R4, según el Plan Director Básico, cuenta con una capacidad de retención máxima de 7.58 Hm³ para una recurrencia de 500 años.

En este caso la Autopista presidente Perón atraviesa al reservorio R4 desafectando el área aguas abajo de la misma. Este área aguas abajo representa una disminución del volumen de retención/atenuación del orden de 4.9 Hm³. No obstante, parte de este volumen se contrarresta parcialmente con el volumen de suelo a extraer según la intervención propuesta, del orden de 2Hm³. Finalmente, el paso de la autopista por el reservorio R4 implica una disminución del volumen de atenuación a 4.7 Hm³, representando una disminución del 39% respecto al original.

Esta disminución, es posible contrarrestarla con un incremento del área y volumen de inundación aguas arriba de la autopista (área no desafectada) en el mismo reservorio, a la vez que pueden intervenirse también los reservorios más agua arriba de la cuenca, como ser el R2 y R3, ampliando sus volúmenes de retención.



2.4 – Área de Reservorio R7 – Municipio La Matanza

Propuesta:

En este área se propone intervenir y parquizar una extensión de 197 Ha. Se propone también la profundización de un sector de 165 Ha por encima del cauce del Río Matanza en pendientes 1:4 para asegurar el drenaje hacia el mismo. Al mismo tiempo en sectores donde existan cavas abandonadas, a las mismas se les dará un tratamiento integral de manera tal de integrarlo al sistema.

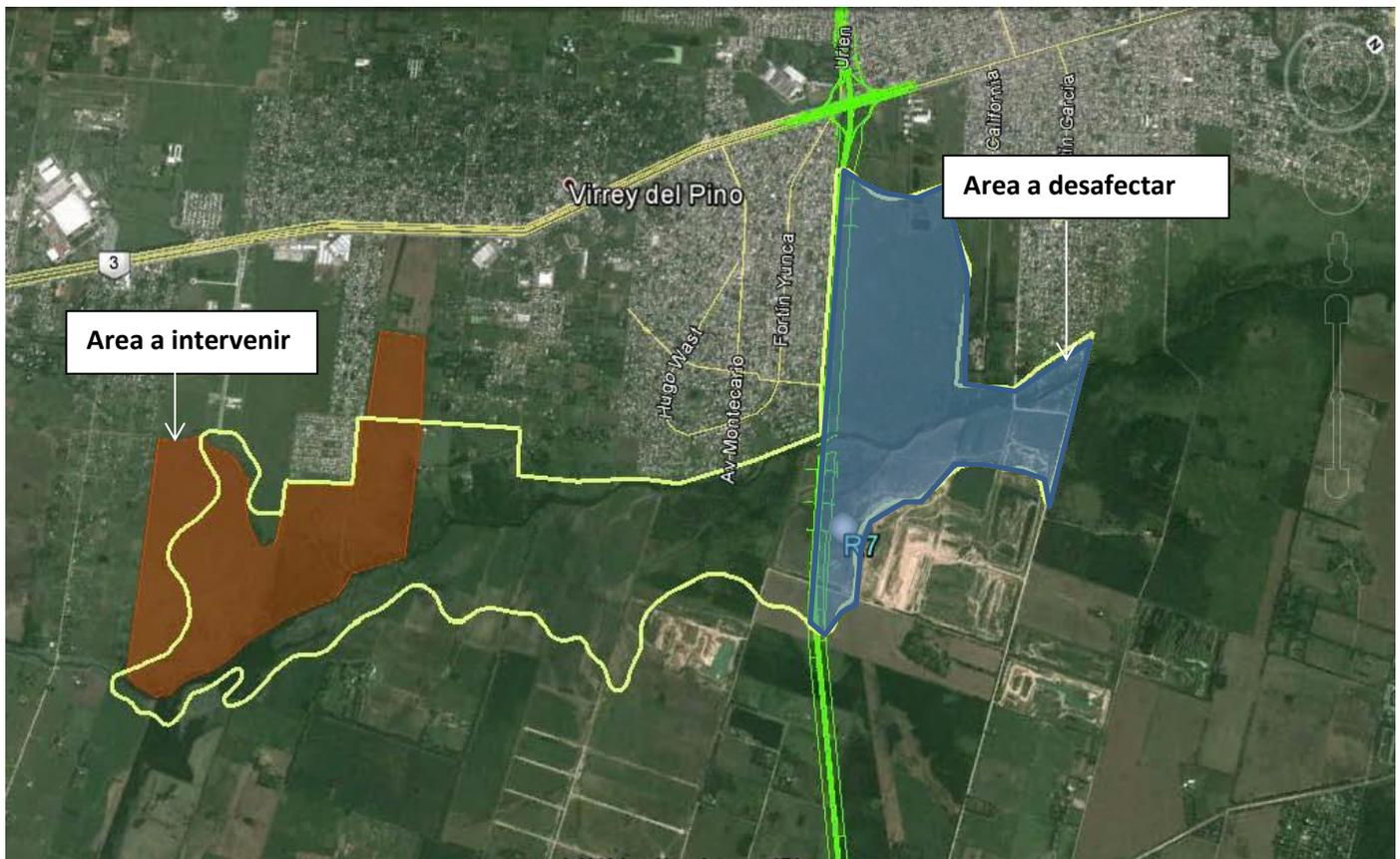
Las áreas intervenidas servirán de retención temporal de los excedentes hídricos, sirviendo en su mayor parte del tiempo como área de recreación. El volumen total de suelo a extraer según las estimaciones de la DNV ronda los 3.5 Hm³.

Observaciones:

El reservorio R7, según el Plan Director Básico, cuenta con una capacidad de retención máxima de 9.05 Hm³ para una recurrencia de 500 años.

En este caso la Autopista presidente Perón atraviesa al reservorio R7 desafectando el área aguas abajo de la misma. Este área aguas abajo representa una disminución del volumen de retención/atenuación del orden de 4.8 Hm³. No obstante, parte de este volumen se contrarresta parcialmente con el volumen de suelo a extraer según la intervención propuesta, del orden de 3.5 Hm³. Finalmente, el paso de la autopista por el reservorio R7 implica una disminución del volumen de atenuación a 7.75 Hm³, representando una disminución del 15% respecto al original.

Esta disminución, es posible contrarrestarla con un incremento del área y volumen de inundación aguas arriba de la autopista (área no desafectada) en el mismo reservorio, a la vez que pueden intervenirse también los reservorios más agua arriba de la cuenca, como ser el R6, R9, R10, R11, ampliando sus volúmenes de retención.



3 – ANTECEDENTES HACIA LA APROBACION DE LAS ZONAS DE EXTRACCION DE SUELOS (ZES)

- La propuesta de áreas de retención temporal de excedentes hídricos propuesta en el Plan Básico de drenaje, debe ser entendida dentro del marco conceptual de regulación de excedentes hídricos en las cuencas altas y medias poco urbanizadas para controlar los efectos de las crecidas no solo en esas mismas áreas, sino también en las áreas bajas muy urbanizadas. Dentro de la misma concepción, la propuesta debe ser entendida dentro de un territorio dinámico que impondrá por sus características, modificaciones o variaciones al modelo de solución, brindándole al mismo características dinámicas. Dentro de este concepto, el Plan debe ir acompañando y adaptándose al desarrollo en la cuenca sin perder de vista su concepción.
- La autopista Presidente Perón, es una obra estratégica de trascendencia regional desde su concepción vial conectando las zonas Norte, Oeste y Sur del conurbano bonaerense, que impulsa el desarrollo sociocultural y económico de la región y que claramente viene a imponer una condición de borde al desarrollo del Plan Director de drenaje.

- Las áreas de retención temporal de excedentes hídricos constituyen obras que cuentan con terraplenes de cierre y obras de control o regulación de caudales. Al mismo tiempo las obras viales (autopistas, rutas, caminos) se componen de obras de terraplenes y obras de regulación o control de caudales (puentes, alcantarillas, etc). Claramente ambos proyectos son complementarios, y así lo demuestra la experiencia internacional en distintas obras alrededor del mundo. La fusión de ambos proyectos como soluciones complementarias vial/hidráulica, sumado a la propuesta de readecuación ambiental y sistematización de áreas de préstamo, permiten una eficiente utilización de recursos humanos y económicos permitiendo a la vez el cumplimiento de múltiples objetivos de interés público y de satisfacción a la comunidad.
- La autopista Presidente Perón deberá ser incorporada al Plan Director Básico de Drenaje Pluvial de la Cuenca como parte funcional del mismo y dentro de un Plan Dinámico, incorporando al mismo sus especificidades, a la vez que activando los mecanismos que permitan su actualización.

3 – ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LAS ZONAS DE EXTRACCION DE SUELOS PARA LA AUTIPISTA PRESIDENTE PERON TRAMOS I, II y III.

El 21 de Octubre de 2013, la Dirección Nacional de Vialidad Comitente de la Obra Autopista Presidente Perón, convoca a Audiencia Pública a llevarse a cabo en el marco de la Obra Camino del Buen Ayre – Provincia de Buenos Aires” para el 28 de noviembre de 2013, en la cual se someterá a opinión pública la actividad “Zonas de extracción de suelos (ZES) para la Obra: Autopista Presidente Perón, Tramos I, II y III, Provincia de Buenos Aires”.

Llevada a cabo la Audiencia Pública, con fecha 10 de diciembre de 2010 se aprueba el Informe Final de la Audiencia Pública mediante Resolución 3375/13.

Posteriormente y con fecha 17 de Febrero de 2014, el Juez de la causa dispone el levantamiento en lo que respecta a movimiento de suelo referido a la Autopista Presidente Perón, instando a la Dirección Nacional de Vialidad a tomar el compromiso de verificar que todas las tareas referidas tengan por destino la construcción de dicha autopista.

4 – SOLICITUDES A ACUMAR

En las misma Resolución el juez de la causa solicita poner a disposición de la población de los cronogramas de trabajo de los proyectos y remediación de los pasivos ambientales.

Al mismo tiempo encomienda que se realicen controles mensuales en los predios mencionados con el fin de garantizar que las extracciones realizadas tengan como objeto exclusivo la Obra de la Autopista Presidente Perón, rindiendo cuenta del avance de las obras.