

Versión Taquigráfica

# AUDIENCIA PÚBLICA

29 de abril de 2016

Análisis del Programa “Red de Expresos Regionales: conexión de vías ferroviarias existentes, construcción de nuevas estaciones, construcción de túneles y viaductos ferroviarios”



<b>AUDIENCIA PÚBLICA</b>	<b>4</b>
<b>Iniciación</b>	<b>4</b>
Sr. Rodrigo Amadeo	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Participantes</b>	¡Error! Marcador no definido.
Sr. Enrique Martín Celi	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Finalización</b>	¡Error! Marcador no definido.

- En la Sala C del Centro Cultural San Martín, sito en Sarmiento 1551, a 29 días de abril de 2016, a la hora 12.00:

## AUDIENCIA PÚBLICA

### Iniciación

**Sr. Presidente** (Harilaos).- Buenos días. Bienvenidos a todos.

A la hora 12 del día 29 de abril de 2016 damos comienzo a la Audiencia Pública convocada por resolución 110-APRA-16, de la Agencia de Protección Ambiental, enmarcada en el expediente 18049187 del año 2015. El objeto de la presente audiencia pública es el análisis del programa Red Expresos Regionales, la que estará presidida por mí, Juan Harilaos, Director General de Evaluación Técnica de la Agencia de Protección Ambiental, con funciones delegadas por el presidente de la Agencia por Resolución 163/2016. Me acompaña Susana Estrábaca, de la Secretaría de Descentralización. También están presentes los expertos, quienes son los proponentes de este proyecto.

En primer lugar hablará el ingeniero Bussi y luego un representante de la consultora que hizo el estudio de impacto ambiental. A continuación de ello, daremos lugar a la participación de los inscriptos, para que hagan sus exposiciones o preguntas.

Ahora Susana explicará la metodología de esta audiencia pública.

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Buenos días a todos y todas.

En primer lugar, harán su presentación los expertos propuestos por el Poder Ejecutivo. Luego harán uso de la palabra los participantes inscriptos, a quienes les pido que, cuando los llamamos, por favor presenten un documento para corroborar sus datos, ya que la inscripción se hizo a través de Internet. Les pido colaboración para tratar de salvar todos los obstáculos de este día tan especial.

### Expositores

[Germán Bussi](#)

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Ahora hará uso de la palabra el ingeniero Germán Bussi, secretario de Planificación del Ministerio de Transporte de la Nación.

**Sr. Bussi**.- Buenas tardes a los que recién llegaron.

Vamos a hacer una presentación relativamente breve, porque toda la información está en Internet. Hablaré sobre el estado del programa Red de Expresos Regionales. Es un proyecto integral de la movilidad en ferrocarril. Todo lo que voy a decir está en el expediente; obviamente, luego fueron surgiendo mejoras y más detalles a lo largo del tiempo, pero ahora voy a hablar sobre lo que está en el expediente, para ser orgánico en el procedimiento.

- Se proyectan diapositivas.

**Sr. Bussi.**- Básicamente, el proyecto RER se enmarca en una política estratégica de movilidad en la región metropolitana y dentro de políticas que son generales en materia de movilidad a nivel mundial. El desafío ahora es cómo instrumentar estas políticas, porque hay mucho consenso técnico, pero a la hora de implementarlas siempre surgen diferencias.

Por un lado, hay un concepto de jerarquización vial que enmarca todas las políticas de movilidad vial. Este concepto de jerarquización vial ha sido ampliamente aplicado y ha sido el marco de referencia para las intervenciones que se han realizado hasta ahora en la Ciudad de Buenos Aires. Pero el proyecto RER claramente trasciende al tema específicamente vial. Y en lo que tiene que ver con la movilidad integral, tuvimos que aplicar un concepto que se refiere a la jerarquización modal. Este concepto no alude específicamente al uso de la vialidad sino que alude a todos los medios de transporte que forman el sistema.

En pocas palabras, la jerarquización modal tiene que ver con el hecho de que los distintos modos de transporte tienen distintas características tecnológicas, asociadas ellas a las velocidades que se pueden desarrollar en cada modo, según las distancias típicas de cada modo de transporte, que es lo que se puede ver en esta imagen. Y esto es progresivo en la medida en que los modos van siendo más veloces y pasan a ser más pertinentes para los viajes más largos.

Por otro lado, hay otra cuestión que tiene que ver con la capacidad de los distintos modos. La combinación de capacidad y velocidad termina definiendo qué modos de transporte son más adecuados para los viajes más cortos, cuáles para los viajes más largos y cómo se van complementando los modos, formando un sistema de troncalidades y de distribución de los viajes.

Esto, que es un concepto teórico, en el área metropolitano se ve plasmado en este gráfico que alude a los porcentajes de viaje en cada modo de transporte, asociado a la longitud de los viajes. En horizontal, se puede ver la longitud de los viajes y en vertical tenemos los porcentajes de viaje en cada modo de transporte. Aquí se puede observar aquí, obviamente, que en los viajes muy cortos hay una predominancia enorme de los viajes a pie o en bicicleta; lo que está en amarillo son los viajes en colectivos sin trasbordo; lo que está en azul fuerte son los viajes puros en ferrocarril sin trasbordo; lo que está en celeste son los viajes en ferrocarril combinados con otros modos públicos; y lo que está en naranja son los viajes en transporte público donde no hay intervención del ferrocarril.

Lo que se puede ver claramente aquí es que el colectivo tiene una alta participación en viajes relativamente cortos, pero que la participación del automóvil particular crece bruscamente cuando empezamos a tener los desplazamientos más largos. Y estos viajes en rojo son los viajes en auto realizados con conductor y son los que explican la congestión en las ciudades y especialmente en las metrópolis como Buenos Aires.

Cuando, en vez de trabajar con valores porcentuales, lo llevamos a valores absolutos, podemos observar que en los viajes largos básicamente hay dos modos de transporte predominantes: el colectivo, en amarillo, y el auto, en rojo. Este es el gran problema que tenemos en nuestra región metropolitana, donde los modos ferroviarios, que son de alta capacidad y de alta velocidad no son utilizados en todo su potencial. Por eso, es que el desafío para modificar la movilidad en la región metropolitana consiste en recuperar y potenciar nuestro sistema ferroviario de superficie.

Uno de los problemas que tenemos en el sistema ferroviario es un problema estratégico de interconectividad de nuestro sistema de rieles. Sabemos que ello es

consecuencia de un proceso histórico en el cual nacieron los sistemas ferroviarios como sistemas interurbanos, se convirtieron luego en sistema metropolitano de transporte y quedaron desconectados en las áreas centrales. Este proceso se dio en distintas ciudades y Buenos Aires no es una excepción.

En los años '60, en París, los expertos en planeamiento plantearon las conveniencias de interconectar su sistema ferroviario, que llegaba hasta los bordes del área central, con dos premisas fundamentales: la primera, lograr una conectividad directa al área central y, por otra parte, canalizar eficientemente los flujos pasantes. Estas dos cuestiones producen una transformación de alto impacto en el sistema ferroviario y en el sistema urbano. Y esto fue aplicado en distintos países. Lo único que queremos destacar de esta imagen es que los sistemas de interconexión ferroviaria son sistemas simples. No son obras con una gran cantidad de kilómetros de túneles sino que son obras pequeñas, normalmente subterráneas. En el caso de Berlín, uno de esos ejes es elevado, pero, en general, son obras de túneles que interconectan sistemas de superficie.

En la década del '70, en nuestra región metropolitana hubo una reflexión, a partir del estudio preliminar del transporte de la región metropolitana, apoyado sobre un esquema del vector de desarrollo territorial. Ese plan ya planteó por primera vez el concepto de interconexión ferroviaria en el área central para nuestro sistema. La particularidad, visto a la distancia, se puede ver en esta imagen. Hoy tiene un problema de trocha, de electrificación y una serie de dificultades de implementación, pero destacamos que ya hubo una reflexión al respecto.

Esta idea fue plasmada dentro del plan quinquenal que se realizó en conjunto entre Nación, Ciudad y Provincia. Además, se empezaron a tomar algunas medidas de coordinación entre Nación Y ciudad en la gestión anterior de ambas jurisdicciones, que tienen que ver con la eliminación total de las barreras para optimizar el uso de estas interconexiones subterráneas.

Básicamente partimos de un sistema ferroviario de más de 800 kilómetros de longitud –una de las redes ferroviarias metropolitanas más importantes del planeta– con una inversión de costo hundido altísimo, con un potencial enorme, con una cobertura territorial muy importante, que resulta estructurante de los ejes de alta densidad, pero con una cantidad de pasajeros, en términos relativos, muy baja.

El proyecto que se propone básicamente interconecta seis de las ocho líneas. De hecho, son las seis líneas más masivas, con mejor funcionamiento. Son 790 kilómetro de red y 241 estaciones; es decir, el proyecto cubre casi la totalidad del sistema ferroviario que tenemos.

Todo esto tiene que ver con una reflexión que forma parte del proyecto, es decir, la etapabilidad. Uno de los desafíos era detectar cuál debería es el orden en el que deberían ejecutarse las obras. Cuando agrupamos las obras en base a las trochas y en base a la direccionalidad, surge que la vinculación del ferrocarril Roca, Mitre y San Martín claramente es la que cubre la mayor cantidad de pasajeros. En esta diapositiva vemos los pasajeros mensuales en los picos históricos en cada una de las líneas.

La segunda extensión hacia el centro sería la del Sarmiento, aunque ahora ya estamos trabajando también en la interconexión del Sarmiento con el Mitre, con lo cual queda más clara esta segunda prioridad. Por último, está la interconexión de los ferrocarriles Belgrano, que trae además una priorización con una lógica similar en cuestiones vinculadas a la dificultad de las obras, necesidades de electrificaciones previas

—porque hay que electrificar las dos líneas para poder hacer operativos los túneles—, y complejidad técnica. El túnel del ferrocarril Sarmiento es más complejo en su ejecución que el túnel del ferrocarril Roca.

El ferrocarril Roca utiliza espacios ferroviarios o espacios públicos de la Ciudad de Buenos Aires, que no requieren expropiaciones, y la traza sucede a lo largo, en el sentido de la Avenida 9 de julio, donde hay espacios para hacer las obras afectando mínimamente la superficie.

Lo que queda afuera es el ferrocarril Urquiza, que tiene la cobertura territorial subsumida dentro de la cobertura territorial del San Martín y del Tren de la Costa, que tiene muy poco potencial de transporte.

La primera cuestión surgió cuando se empezó a trabajar fuerte en esta idea. Si bien desde el principio de esta gestión de la ciudad, en 2007, se planteaba a nivel estratégico como conveniente avanzar en esto, el ferrocarril estaba en un proceso de decadencia, pero a partir de los hechos por todos conocidos, se revirtió esa tendencia y empezaron a surgir una serie importante de inversiones, que representaron unos 1900 millones de dólares en los últimos dos años de la gestión anterior, lo cual disparó la reflexión respecto de la conveniencia de poner un equipo para trabajar en esto. En este sentido, la Ciudad puso un equipo liderado por mí, específicamente a realizar un desarrollo más profundo que una simple idea.

Básicamente el desafío, como de alguna manera está planteado, era vincular esos cuatro puntos rojos. Los cuatro puntos están dentro de la ciudad y gran parte de las obras necesarias estaban dentro de la ciudad. Entendíamos que sin el compromiso fuerte y el liderazgo en algunos casos de la Ciudad de Buenos Aires no era posible desarrollar este proyecto. Y así lo entendimos y empezamos a trabajar, pero siempre apoyado en la idea de que había ya un proceso de recuperación del sistema ferroviario; por ejemplo, ya se estaba planteando la compra de todo el material rodante nuevo y algunas otras cuestiones viales y de señalamiento.

Paralelamente, en los últimos dos años de la gestión anterior, junto con la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, a través de Sergio Álvarez —que aquí está presente— que participó en ese proceso, a quien agradezco que haya venido, trabajamos en conjunto entre Ciudad y Nación para ampliar lo que venía haciendo la Nación, que eran esos 25 pasos que todos conocemos y que se hicieron en los últimos 8 años desde la Ciudad. Además, se decidió avanzar en una serie de viaductos ferroviarios para eliminar cien por cien las barreras ferroviarias y potenciar nuestro sistema ferroviario, siempre teniendo en cuenta que cualquier inversión posterior requería esto como condición previa.

Estos proyectos están en distintos grado de avance: algunos ya tienen financiamiento, como el Belgrano Sur —que tiene financiamiento del Banco Mundial y CAF—, otros están en proceso de proyecto, como el Mitre —ramal Tigre— y San Martín. Todo esto forma parte de todo un capítulo que viene en paralelo con este proyecto.

Básicamente, nosotros partimos de una demanda de alrededor de 22 millones de viajes, con una alta participación del transporte público, y dentro de este transporte público existe una alta participación del colectivo y, paradójicamente, una escasa participación relativa del sistema ferroviario.

En la Ciudad de Buenos Aires, se observa algo peor todavía. En esta diapositiva figuran los viajes con origen y destino dentro de la Ciudad de Buenos Aires, y se puede observar que el subte tiene una participación importante del 18 por ciento, pero el

ferrocarril, en los viajes internos de la Ciudad de Buenos Aires, tiene una participación de solo el 1 por ciento. Esto se explica por dos cuestiones: primero, porque el sistema ferroviario padece deficiencias, sobre todo, en materia de oferta, que hacen que los trenes lleguen llenos a la General Paz y, por lo tanto, el ciudadano de la Ciudad de Buenos Aires no lo considera como una alternativa prioritaria a la hora de su elección. El otro problema que tenemos es la cantidad de personas que ingresan en auto a la Ciudad de Buenos Aires. Dos de cada tres vehículos que circulan en la Ciudad de Buenos Aires son de gente que viene del Gran Buenos Aires, también por un problema en la calidad de la oferta ferroviaria que tenemos en eso viajes largos.

La otra cuestión importante tiene que ver con los viajes internos y el potencial que tiene un sistema de interconexión ferroviaria en los viajes dentro de la ciudad. La red ferroviaria es de cien kilómetro, casi el doble de la red de subte, con la mitad de estaciones, pero lo notable es que, teniendo la mitad de estaciones y cubriendo el doble de longitud de servicio –prácticamente toda la ciudad–, la cantidad de viajes esta en este orden de 1 por ciento.

Entonces, claramente, este proyecto es estratégico, porque modifica la estructura de todo el sistema de transporte, pero, en particular, modifica fuertemente la estructura de movilidad en el transporte público.

Las premisas sobre las que hicimos este desarrollo del que vamos dos años y medio fueron que el proyecto fuera lo más simple posible, para darle la posibilidad de que se hiciera; bajo costo relativo, sin perder el objetivo del máximo beneficio que es garantizar la máxima conectividad; optimización de lo que tenemos, porque entendemos que somos un país con pocos recursos y necesitamos aprovechar todo lo que tenemos: no podemos tirar ningún tren nuevo por más que ese tren no sea adecuado para el sistema que estamos planteando. La idea es usar todo lo que tenemos y que lo nuevo se adapte al proyecto.

Otra de las premisas es la ejecución en etapas. Entendemos que siempre pueden surgir problemas de recursos y creemos que es fundamental etapabilizar el proyecto para que, si hay problema de financiamiento o de otro tipo, uno pueda seguir avanzando y tener resultados parciales.

Básicamente, el proyecto incluye 16 kilómetros de conexión subterránea. Son tres túneles: dos túneles norte-sur –uno de trocha ancha y uno de trocha angosta–, y uno de trocha ancha desde el Oeste hacia el Este. Ahora estamos trabajando, también en paralelo, con la conexión desde Correo Central a Retiro. Esa es la interconexión actual, pero en el expediente el proceso llegaba hasta acá.

Obviamente mejoramos la conectividad entre provincia y ciudad, pero también los viajes provincia-provincia, en esta lógica de canalizar eficientemente los flujos pasantes. Hemos detectado que muchos de estos flujos pasantes se realizan en auto aún en población de bajos recursos, con vehículos en mal estado, y también obviamente los viajes dentro de la ciudad.

Ahora voy a hablar de las fases. En el proyecto se ha planteado, en primer lugar, una fase de la estación Constitución hasta la estación central del Roca. La primera etapa es una etapa en la estación subterránea de Constitución, llegando con el túnel y la cola de maniobra hasta Independencia. La segunda es la estación central del Roca, interconectada con la parrilla de retiro, para enlazarse con las líneas San Martín y Mitre. Un proyecto de mínima era llegar hasta Paternal, que incluía el viaducto del ferrocarril San Martín,



garantizando que no haya ninguna barrera hasta Paternal. Ya estamos trabajando ahora desde el gobierno nacional para extender esto.

El segundo enlace es con el ferrocarril Mitre –ramal Suárez– hasta Colegiales. Hasta Colegiales no hay ninguna barrera, por lo tanto, esta fase no requiere ninguna obra de gran porte para empezar a operar. Obviamente hay que electrificar la extensión del Roca hasta estos puntos, pero no requiere una inversión importante.

El tercero es el Mitre –ramal Tigre–, que es la llegada del Roca hasta Belgrano C. Ese proyecto sí requiere uno de los 3 viaductos que le mencioné para eliminar todos las barreras de la zona de Belgrano y tener una cabecera secundaria del Roca en cada uno de estos sitios.

El proyecto consiste en extender el Roca hacia el norte. ¿Por qué el Roca? Porque el Roca es el que tiene la tecnología de electrificación más moderna, tiene el sistema de señales más moderno y ya tiene una parte importante de su flota renovada, aunque hay que ampliarla, que nos permite ir contando con los recursos humanos que ya conocen esa tecnología, tanto para el mantenimiento como para la operación. Ellos ya conocen la tecnología de electrificación y de señales y además conocen el material rodante nuevo.

La segunda etapa es la extensión del Sarmiento, en este caso, hasta Correo Central, con una estación subterránea, que llamamos estación central del ferrocarril Sarmiento, que se interconecta peatonalmente con la estación central del Roca. También se prevé una extensión hasta el Correo Central con la cola de maniobras en Correo Central. La idea es que parte de los servicios entren al túnel y parte de los servicios puedan seguir operando en Once. Está la posibilidad de que en forma flexible, según el horario, la demanda y los orígenes y destinos, uno pueda seguir operando en las cabeceras actuales, tanto en Constitución en superficie como en Once en superficie.

En el caso del San Martín, uno podría seguir operando con las formaciones remolcadas en los servicios a Retiro. Es decir, se ha planteado una estación de correo intermedia, en la cual la gente del San Martín puede cambiar hacia el Roca si necesita ir hacia otro destino, pero mientras tanto el servicio sigue operando hacia Retiro y no hace falta electrificar todo el San Martín para empezar a operar el sistema.

La tercera etapa es la unidad de los ferrocarriles Belgrano. Esto requiere el viaducto del Belgrano Sur hasta Constitución, que ya tiene financiamiento del Banco Mundial y del CAF y luego un túnel de trocha angosta. En rigor, son dos túneles de una vía que usa la estación central del Roca. En el mismo andén del Roca, se intercambia la gente que viene del San Martín, del Mitre, del Roca y del Belgrano. Hay una gran estación de correspondencia también en todos los viajes sur-norte, donde no existe la necesidad de caminar, como sería el caso de la conectividad con el Sarmiento. Eso explica por qué la estación del Roca es una estación grande, con andenes largos y dobles.

Luego vienen las extensiones para potenciar estas inversiones importantes. Hay un plan de continuar hasta Santos Lugares o hasta Caseros. Será una cabecera secundaria del Roca. Lo mismo sucede hasta Migueletes, en el caso del Mitre ramal Suárez. Como mínimo, se pretende ir hasta Tapiales, con el objetivo de electrificar todo el Belgrano Sur, pero si, por lo menos, electrificamos hasta Tapiales, llegamos a un punto de convergencia de los dos ramales del Belgrano Sur.

Este sería el nuevo esquema topológico de nuestro sistema ferroviario metropolitano. Se puede ver que las líneas verdes representan la extensión del Roca hacia el

norte; la línea roja corresponde al Sarmiento, y la línea amarilla es la conectividad del Belgrano Sur con el Belgrano Norte.

Cubrimos más de dos terceras partes de la región metropolitana en el área de influencia de las cuencas de las líneas interconectadas. Como más de la mitad de la población de la Ciudad de Buenos Aires vive a menos de mil metros de las estaciones interconectadas, esto le da el potencial dentro de la Ciudad de Buenos Aires que decíamos antes. Obviamente, existe una serie de claros beneficios, pero básicamente nos interesa que podemos producir un cambio modal desde el auto hacia el sistema de transporte público, ofreciendo un sistema de calidad interconectado.

Para los usuarios del tren, obviamente hay una serie de beneficios. Siempre destacamos la previsibilidad. El ferrocarril es un sistema que bien operado permite predecir en qué minuto salgo de una estación y a qué minuto llego a otra estación. Esto ayuda a que la gente pueda planificar su viaje y no prever tiempos adicionales.

Para la ciudad hay una serie de beneficios en materia de optimización del sistema de subterráneos. La idea es que el que realiza un viaje largo use el tren y el que hace un viaje más corto aproveche que el subte tiene estaciones más próximas entre sí.

Esta es la configuración de la estación central del ferrocarril Roca. Tiene un túnel doble de donde se abren dos túneles simples, que a su vez se vuelven a abrir en dos túneles cada uno de ellos, generándose un andén central en cada sentido. Para esos cuatro destinos hacia el norte –Paternal, Belgrano C, Colegiales y Aristóbulo del Valle–, se producen todos los intercambios en el mismo andén, sin necesidad de estar realizando caminatas importantes.

Hacia el sur tenemos más destinos. Este es un ejemplo de andenes rotativos para el Roca, con cartelera dinámica y un andén fijo específico para el Belgrano Sur, por un problema de gálibo que tenemos que respetar. La parte del Belgrano es solo para el Belgrano, porque queda un espacio demasiado grande. Y está prevista una cola de maniobra que es la que se ve en el medio, para el caso de desperfectos o tener que operar en forma provisoria como cabecera secundaria ante cualquier problema. Hay un tercer túnel en el medio que funciona como cola de maniobra.

Acá vemos un ejemplo de secuenciamiento. Los trenes van a operar cada 3 minutos. En el minuto 3, llegar el de Paternal; en el minuto 6, llegaría el de Colegiales; un minuto y medio después, podría llegar el del Belgrano, operando por otro túnel, pero usando el mismo andén. En realidad, ese túnel es continuo, pero esa es la trayectoria del tren que opera. Es decir, entre un tren de Paternal y el siguiente –con una diferencia 9 minutos– opera el tren del Belgrano. Luego, un minuto y medio después viene el de Belgrano C. Por lo tanto, en 9 minutos tenemos cuatro servicios en el mismo andén, operando con cuatro plataformas distintas. La explicación de por qué tenemos tantas plataformas es porque se apunta, desde la visión del pasajero, evitar que las colas de la gente que espera para ir a distintos destinos no entren en conflicto entre los que suben, los que bajan y la gente que espera un servicio que no es el que está detenido en ese momento. Hacia el sur, la lógica es similar.

Tenemos una serie de ahorros en tiempo muy importantes si lo comparamos con la alternativa de transporte público en colectivos. Aquí tenemos la información referida a la demanda en la estación central. Actualmente, llegan a 1000 metros de los extremos de la estación central alrededor de un millón de viajes, sin contar los viajes a pie. El 40 por ciento de la gente que viene aquí procede del Gran Buenos Aires. En la derecha se puede

observar de dónde viene la gente del Gran Buenos Aires, es decir, de qué cuenca ferroviaria viene y claramente surge que la unión del Roca, Mitre y San Martín es la prioridad 1 a la hora de priorizar las interconexiones.

Aquí vemos algunos datos de demanda sobre cada uno de los túneles. Lo que no está en esta diapositiva es cuántos son los que salen a la superficie. Estimamos que entre las dos estaciones centrales vamos a mover alrededor de un millón de personas. A la superficie saldrán aproximadamente 170.000 personas para ir a pie a su destino final. El resto de la gente hará interconexiones. Más de 100.000 personas pasarán de largo en dirección sur-norte y el resto harán interconexiones con la red de subte y con colectivos. Básicamente, se trata de un lugar de altísima interconectividad, que no puede estar en otro sitio. A veces, nos critican porque estamos concentrando, pero la realidad es que ahí es donde tenemos todas las líneas de subte que se encuentran y es el único lugar donde podemos hacer que se encuentren todas las líneas de trenes. Por eso es que la estación es importante para resolver este potencial conflicto.

Creemos que el proceso de difusión no es solamente una audiencia pública. Estamos dando charlas en todos los sitios que figuran en esta diapositiva. Pensamos seguir haciéndolo, así que si alguien necesita que vayamos a algún lugar a hacer esta presentación, estamos dispuestos a hacerlo.

Rápidamente ahora vamos a ver algunas cuestiones sobre las trazas. Como dijimos antes, el viaducto del Belgrano Sur se eleva desde estación Saénz hasta Constitución. Este es un proyecto que forma parte del proyecto RER. Este es el viaducto del San Martín, desde Palermo hasta Paternal. Este es el viaducto del Mitre ramal Tigre, que va desde el hipódromo hasta Congreso. Esta es la traza general del proyecto del Roca, que es el que está más avanzado, si bien no sería indispensable presentarlo aquí, pero aprovechamos hacerlo ahora teniendo en cuenta que ya está mucho más adelantado que los demás proyectos.

Aquí podemos ver la estación Constitución, a orillas de la estación central. Ese es un ejemplo de un pozo de ataque de la obra. Son pozos importantes, pero, en general, están sobre los laterales. Esta es la vista aérea de la estación Constitución subterránea. Es una nueva estación, que se sale de la traza actual. Primero se hunde en trincheras dentro del espacio ferroviario y luego tiene su desarrollo, casi en un 80 por ciento, a cielo abierto. Es decir, también tiene un bajísimo impacto sobre un lugar que sabemos es de alto conflicto en superficie.

Aquí está la ubicación. Esta es la estación Constitución. El centro de regulación de colectivos se va a modificar levemente. Y ese espacio amarillo es la nueva estación subterránea de Constitución. En esta imagen mostramos la pequeña parte de cavernas, que es el tramo de la Avenida Brasil. Tiene dos accesos similares espejados, es decir, del otro lado es igual. Hay dos accesos al *hall* central. Se baja dos entresijos y desde ahí se baja en tres puntos a los andenes.

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Señor, le recuerdo que ya son las 12.30.

**Sr. Bussi**.- Muchas gracias.

Rápidamente les muestro las diapositivas que faltan, donde podrán ver el nivel 0, los accesos peatonales, los dos *halls*, los cuatro entresijos, los puntos de evacuación.

Aquí vemos la estación Central. Ya explicamos cómo funciona: va desde Corrientes hasta Rivadavia. Estas son las dos cavernas principales. Encima tenemos cinco *halls* distribuidores y un túnel de interconexión peatonal, que interconecta todo el sistema. Se agregan 18 bocas de acceso nuevas en superficie y se mantiene el funcionamiento de la terminal de combis. Hay tres pozos de ataque, que son el de la terminal de combis y dos espacios que ni siquiera tienen permiso.

Esta es una imagen de la estación central para ver cómo se accede desde la calle. Estos son los vestíbulos, desde donde se llega a los entresijos en cada caverna, y desde los entresijos llegamos al andén. Acá tenemos una visión de la superficie, con todos los accesos que se agregarán.

En estas diapositivas vemos el túnel peatonal con 13 metros de ancho y tiene finalmente 15 puntos de acceso en cada andén para la evacuación. Este es el nodo sur con el Sarmiento.

Esto es todo. Muchas gracias.

**Ing. Alejandro Langlois**

**Sr. Langlois.-** Mi nombre es Alejandro Langlois.

Les agradezco la posibilidad de explicarles el trabajo que hicimos sobre el impacto ambiental del programa RER, que en este momento se está construyendo. Les aclaro que el proyecto tiene una etapa donde se lo analiza como programa y luego tiene distintas etapas de implementación que, a su vez, tienen un segundo nivel de análisis en el impacto ambiental.

Seré lo más breve posible, porque dentro de unos minutos ya no vamos a disponer del equipo de audio. Además, como uno de los participantes necesita hacer una proyección de *power point*, queremos darle más tiempo a la participación de la gente.

Lo principal de esta audiencia es dar a conocer este proyecto y escuchar a la gente. Germán Bussi cumplió ampliamente con la primera premisa que les acabo de decir, ya que describió muy bien cómo es el proyecto. Quisiera hacer un lineamiento lo más conceptual posible para resumirlo en el tiempo disponible para que sepan de qué se trata el estudio de impacto ambiental del programa RER.

Con todos los componentes y etapas que ha mencionado Germán, se puede ver que el proyecto tiene un montón de componentes positivos: modifica la estructura de la movilidad en el área de la Ciudad de Buenos Aires; favorece a 10 millones de personas; promueve la electrificación y el uso de la electricidad en el transporte, lo que genera un medio de transporte más amigable y sustentable en el consumo de energía. El tramo más representativo es subterráneo; por lo tanto, el impacto visual y el impacto de la actividad propia son mínimos.

En términos generales, uno puede ver un montón de situaciones positivas. Sin lugar a dudas, debemos concentrarnos en aquellos factores relacionados con la etapabilidad y el desarrollo de la obra, que puede tener inconvenientes en la actividad de la ciudad, y también con algunos temas como la emisión de ruidos y de contaminantes en algunos puntos donde la presencia de una estructura distinta, como es un viaducto o una trinchera, puede alterar lo que actualmente existe.

En el estudio de impacto, que es público y está a su disposición de todos, hemos estructurado la obra en componentes de similares características. Los primeros ítems que ven en esta diapositiva son el resultado de este agrupamiento. Fíjense que, por un lado, hemos analizado las conexiones subterráneas, que son el Roca con el Mitre –ramales de José León Suárez y Tigre–, y el San Martín; la unión de los Belgrano; y el túnel del Sarmiento hasta la estación Correo Central, que tiene la misma tipología que la obra subterránea, más allá de algunas diferencias propias que tienen los métodos constructivos en cada uno de los casos.

El segundo componente, en cuanto a la caracterización de las estructuras, son las estaciones subterráneas. Una aparece en Constitución, otra en la estación central del Roca y otra en la estación central del Sarmiento, como recién explicaba el ingeniero Bussi.

Hay dos estaciones de superficie: una al final del Belgrano Sur, que termina en la estación Constitución del ferrocarril Belgrano; y la estación Correo Central, en la zona de Puerto Madero. Se une a esto la electrificación de los tramos y la presencia de las subestaciones transformadoras, que son un componente importante, toda vez que la promoción de la electrificación de todo este sistema es la base del desarrollo.

También existen viaductos en distintos sectores: en el ramal Tigre del Mitre, en la conexión con el San Martín y el Belgrano Sur. Hay seis estaciones elevadas, que están en el mismo desarrollo que estos viaductos: Sáenz, Buenos Aires, Chacarita, Paternal, Lisandro de la Torre y Belgrano C, de los distintos ramales y de los distintos sectores donde se va a concentrar el proyecto.

Existe la electrificación y la eliminación de interferencias, a través de la presencia de estos viaductos. Cuando decimos “interferencias” estamos hablando de interferencias con la movilidad de superficie. De esta manera, los viaductos remplazarán las barreras físicas que hoy existen en la red ferroviaria.

Uno de los componentes más importantes son los pozos de ventilación. En el tramo central, que es el más importante y es subterráneo, se realiza el cruce de los túneles. En este tramo se presentan 14 pozos de ventilación, que tienen una operación para movilizar el aire y darle calidad al aire en el interior de los túneles. Tienen una participación importante durante el proceso de construcción, porque todo el material que sea excavado será retirado por estos sectores.

Por lo tanto, hay dos componentes: un impacto visual cuando la obra esté terminada, que ha sido minimizado, y el impacto en cuanto a la movilidad de obra. Es importante destacar que, por más que el túnel sea de grandes características, el método constructivo avanza muy poco en la sección de túneles –prácticamente 1 metro por día–. Por eso, los volúmenes de suelo que se están retirando no son tan significativos como *a priori* puede parecer en cuanto a la presencia de camiones para el retiro de ese material.

Sobre la plazoleta Provincia de Mendoza, que se ubica en Bernardo de Irigoyen y Avenida de Mayo, se instalará una de las subestaciones transformadoras. Como es una de las más grandes, quedará también subterránea y no tiene ningún impacto visual sobre el entorno urbano. Esa obra se completa con la canalización de una línea de alta tensión para vincularla con la provisión de energía existente, y así llegar con un voltaje elevado y, en esa estación transformadora, adaptarla a la necesidad del proyecto.

En todos los lugares donde hay viaducto, hay dos tipos de intervenciones: una es la que ustedes ven arriba a la izquierda, que es la convivencia, durante la etapa constructiva, entre la construcción del viaducto y el ferrocarril actual. Todos estos viaductos tienen un

alto porcentaje de ubicación sobre la red existente o sobre playas de maniobra, por lo cual, no impacta en el desarrollo del tránsito. En la etapa final, obviamente, se liberan todos los pasos nivel existentes en estos tramos, porque el viaducto no los interrumpe en la circulación ferroviaria.

Una de las cosas más importantes que aparece son las estaciones elevadas, que dan un componente urbano muy mejorado respecto de las condiciones actuales.

Aquí vemos la misma situación que se repite en los diferentes viaductos. Si hubiéramos tenido más tiempo, me hubiera gustado explicar esto de una mejor manera. Fíjense que siempre la temática del impacto se refiere, sobre todo, a la etapa de obra, es decir, el impacto positivo en el entorno vial cuando la obra está terminada, y también en el control de ruidos y vibraciones durante la etapa de obra, fundamentalmente.

Nuevamente, cada una de estas situaciones fue analizada, controlada, evaluada, calificada y se estableció cuál era el impacto y las medidas de mitigación que podían implementarse en cada una de estas etapas.

Respecto de los análisis de ruido, ya se habló en términos generales. Recordemos que esto es solo la presentación del programa. Ya se mencionaron las ventajas de pasar de un ferrocarril como el actual a un sistema electrificado, ya que la emisión de ruidos del tren eléctrico es sensiblemente menor. Además, gracias a la posición de los viaductos, los esquemas de distribución de ruido son bastante más favorables, en términos generales, en todos los tramos.

Cada vez que se inaugure una etapa, se hará un estudio de impacto específico de esa etapa, donde el nivel de detalle será mayor y estará acomodado a las exigencias del proyecto.

Acá ven todos los pozos de ataque, que es uno de los puntos más sensibles en cuanto al impacto, por la movilidad que representa en la obra y por el impacto visual que tiene con la obra terminada. Se han hecho también estudios sobre los esquemas de trincheras, donde se pasa a un sistema de túneles, para saber cuál es el impacto acústico que puede tener el desarrollo de un tren en ese tramo y la proyección de los ruidos hacia el ambiente urbano. En términos generales, el resultado es optimista con una mejora sensible de cada uno de los casos donde se aplica este sistema.

Los tramos donde no se implementan los viaductos y donde aparecen cruces son complementados con la continuidad del esquema de pasos bajo nivel que está desarrollando el Gobierno de la Ciudad.

Acá ven una lista de todo lo que estoy diciendo, que también está disponible en el estudio de impacto. Cuando finalice la audiencia, si alguien tiene alguna consulta particular, puede preguntarme y realizaré una explicación más detallada.

Pido disculpas por el apuro y les doy las gracias por habernos escuchado.

## 5.- Sr. Jorge de Mendonca

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Vamos a alterar el orden de inscripción, porque como un participante utilizará *power point*, necesitamos que haga su participación antes de que retiren todo el equipamiento.

**Sr. de Mendonca.**- Muchas gracias.

Traía una carpeta ordenada, pero fui víctima de un hurto en la calle y no la tengo ahora.

La propuesta RedDes está integrada por un grupo de técnicos de distinto origen e incluso de distinta idea política o sin ningún tipo de militancia política. Desde el año 2001, nos interesamos en la reformulación de las redes por riel, es decir, subtes y ferroviarios, en el área metropolitana de Buenos Aires. Todo comenzó en el año 2000, con la audiencia pública donde se debatió si se trasladaba o no Aeroparque al aeropuerto de Ezeiza. En esa oportunidad, planteamos que si no se trasladaba era necesario hacer un expreso aeroportuario; y si se los trasladaba, también hacía falta hacer un expreso aeroportuario. Esto implicaba cruzar la ciudad de norte a sur, en cualquiera de las dos circunstancias.

Luego se realizó la segunda lectura de lo que terminó siendo la Ley 670, aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En ese momento, hicimos nuestra propuesta. Nos centramos fundamentalmente en el Belgrano Sur y Norte, que son las dos líneas que pueden llegar a los aeropuertos. Propusimos hacer una conexión por debajo de Callao, debajo de la línea F de subterráneos, de manera de ser un RER, pero con varias estaciones. De esta manera, se cambiaba el paradigma de la concentración por el de la distribución macro o que bordee al microcentro.

Proponíamos que la línea H, que es la primera que se estaba construyendo, fuera parte de ese sistema. Entonces, los RER del Belgrano también servirían de conexión para los aeropuertos. Cosas más, cosas menos, en 2013, a propuesta nuestra y con el estudio de Sbase y compañía, se modificó la conexión de la línea C con la línea H, de lo que antes iba a ser la línea H con la línea E. Se hicieron estudios y se demostró que conectar la terminal de ómnibus y las dos líneas de subte –la C y la H– en una sola iba a ser algo mucho más importante y poderoso que conectar las líneas E y H. Nosotros proponemos que la conexión de las líneas E y H debe integrarse a la línea D desde Plaza Italia.

Nuestro concepto es compatible ciento por ciento con lo que están planteando para los ferrocarriles. No podemos estar en desacuerdo en nada, salvo alguna pequeña parte del paradigma, que no es momento de discutir ahora. Lo esencial es que al RER lo necesitamos desde hace 40 o 50 años.

Según las estadísticas del año 1993 de la Secretaría de Transporte y las del INTRUPUBA –cerradas en 2011–, la demanda total del Belgrano Sur, llegando hasta el área central, por Callao o 9 de Julio, es de casi 300.000 pasajeros. Solamente la derivación por Callao implican 30.000 pasajeros por día, en base a los datos oficiales que todos podemos ver. Es decir, está totalmente fundamentado cruzar de norte a sur, porque esos datos también se repiten para el Belgrano Norte.

Entonces, en aquel momento habíamos propuesto que los ejes RER del Belgrano se juntaran con los de los subtes, siendo de trocha angosta las líneas H y F –con gálibo ancho y no el gálibo angosto del subte– y que permitiera unir los aeropuertos. En los papeles presentados en la Legislatura, se incluía que el eje de 9 de Julio también debía ser una conexión RER. Todo esto fue incluido en la Ley de Subtes. Los artículos 1° y 6° de esta ley fueron escritos por la propuesta RedDes y son los únicos vigentes. Esta ley dice que cualquier modificación en las obras del subte se debe hacer en función de la mayor integración con los subtes, los ferrocarriles y los aeropuertos. La Ley 670 ya funciona como base de este RER y también de nuestra propuesta, que no es una alternativa sino un complemento.

La línea H hoy está construida hasta Hospitales, hacia un lado, y ahora se está construyendo la estación Facultad de Derecho. Si buscamos los huecos subterráneos que pueden existir, está el túnel de la H, a 1000 metros de la estación Saldías, con dos túneles obviamente “baypasseando” el sistema de la H ferroviario, y otros 1000 metros acompañando el terraplén hasta mitad de camino de Soldati con el Belgrano Sur. De esta manera, antes de los Juegos Olímpicos de 2018, podría llegar a conectarse el Aeroparque. Aquí hay 14 kilómetros en el medio del campo, que pertenecen a zonas ferroviarias abandonadas, que están detrás de Laferrere, en el medio del campo, cruzando el Río Matanza. Estos kilómetros permiten llegar por la parte de atrás, sin molestar nada del sistema aeroportuario y se puede entrar directo a las adyacencias de las terminales.

Entonces, esto es una oportunidad basada en exactamente la misma propuesta del RER. No la anula sino que la complementa. La propuesta presentada todavía no habla directamente de los aeropuertos. El camino más corto al aeropuerto de Ezeiza es el Belgrano Sur y el único camino al Aeroparque es el Belgrano Norte.

Entonces, ¿cuál es el desafío? Con 4000 metros de túnel de vía única, con trenes híbridos diesel-eléctricos directamente se pueden conectar los aeropuertos, con una obra de muy corto plazo, que no va en contra del RER sino que lo ratifica.

Esta situación es la misma que la de los teléfonos cuando no existía la cantidad actual de celulares: estamos por debajo de la oferta en transporte. Esto es segregación de tráfico y además el RER del Belgrano podría utilizar la línea H previamente con una frecuencia de 20/40 minutos hasta el día que esté finalizado el RER principal. Después solamente lo utilizaría el aeroportuario. Obviamente, estos temas lo terminarán de analizar los técnicos.

Por último, quiero decir lo siguiente. El Belgrano Sur y el Norte tienen gálibo ancho; en cambio, el subte tiene gálibo angosto. El único sacrificio sería que los RER deberían tener, en las estaciones de combinación como Tapiales, Soldati y Aristóbulo del Valle, algo que existe en ferrocarriles y en subtes, que es un pequeño ladeo de los rieles para que se acerque esos 30 centímetros hasta el andén.

Esto es todo. Es apenas el boceto para plantear un complemento al paradigma del RER que por fin empieza a aparecer.

#### Cuarto intermedio

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Propongo que hagamos un cuarto intermedio de cinco minutos para que el personal pueda desconectar todos los equipos eléctricos.

- Luego de unos minutos:

Reanudación

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Se reanuda la audiencia pública.



### 1.- Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

**Sra. Coordinadora (Estrábaca).**- Corresponde que haga uso de la palabra la señora María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz.

**Sra. Gutiérrez Cullen de Arauz.**- La Fundación Ciudad valora los procedimientos de consulta y las audiencias públicas. Durante el proceso de la Estatuyente bregamos por la inclusión de la audiencia pública como valioso instrumento de participación.

La participación es necesaria porque la Constitución de la Ciudad define el sistema como democracia participativa y porque mejora las políticas públicas. Si bien las AP no son vinculantes, implican la consideración de lo allí expuesto, por el Ejecutivo o los legisladores, según el caso, y una devolución que explique por qué se desechan los argumentos expuestos. Nada de esto ha sucedido recientemente. Quizás ésta sea la razón fundamental de la merma de participación: hoy solo somos seis personas inscriptas.

El expediente enviado a los inscriptos es sólo apto como material de lectura para lectores compulsivos y/o expertos. En muchos casos resulta repetitivo, con formalidades y pases que desalientan la lectura.

En las ciudades donde se aplica este mecanismo se provee, además del expediente completo, resúmenes de los aspectos más sustanciales de los proyectos y sus impactos ambientales y de vecindad.

En lo sustancial, la Fundación Ciudad se ha manifestado sistemáticamente a favor del transporte público, prioritariamente del transporte guiado y muy especialmente del modo ferroviario. La Fundación Ciudad ha venido apoyando la iniciativa de la Red de Expresos Regionales y rechazando, por lo tanto, por sí y con la Dimensión Física y el Comité Ejecutivo del Consejo del Plan Estratégico, varios proyectos a realizarse debajo de la Avenida 9 de Julio –autopista en túnel, centro comercial– que hubieran impedido su concreción.

Sin embargo nos inquietan, en esta nueva versión, fundamentalmente dos aspectos, de los que desarrollaré. El primero es la falta de evaluación conjunta de todos los megaproyectos que se anuncian para la Ciudad y la Región Metropolitana.

Entendemos, siguiendo la definición del Dr. Pedro Pérez, que estamos ante megaproyectos urbanos, cuando: la afectación supera el ámbito territorial inmediato; se compromete recursos financieros en el presente y en el futuro; supone el impacto en un territorio de particular valor, ambiental, económico, social, cultural y simbólico para la ciudad.

Hace años venimos intentando, desde el Consejo del Plan Estratégico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la sanción de una Ley de Evaluación Ambiental Estratégica que evalúe políticas, planes y programas y no sólo proyectos puntuales. Los efectos acumulados de proyectos que no han sido analizados juntamente alteran la movilidad urbana y la calidad de vida de los vecinos.

¿Se han analizado las interacciones en tiempo y espacio de los pozos de ataque del RER; el Paseo del Bajo, nuevo nombre para la demorada Autopista Ribereña; el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento; el Colector Margen Izquierdo del Plan Integral de Saneamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo?

¿Se han analizado las interacciones en tiempo y espacio del desplazamiento de los camiones con tierra, provenientes de estos pozos y también de las obras del Plan Hidráulico, circulando por vías ya colmatadas?

La Agencia Metropolitana de Transporte, que parece tomar nuevo impulso ¿ha analizado y priorizado esta obra?

Es más, preguntamos, el incipiente Gabinete Metropolitano ¿ha priorizado en el tiempo esta obra *vis a vis*, por ejemplo, las de saneamiento, dado que los recursos económicos son por definición escasos?

Es evidente que los servicios que utilicen el túnel RER deben ser electrificados. Esto hace que a la inversión en el propio túnel RER y sus estaciones ha de sumarse el costo de electrificación de las líneas a integrarse, tema que genera inconvenientes, dado que las líneas Roca y Mitre tienen sistemas eléctricos diferentes.

Se requerirá una inversión de muchos cientos de millones de dólares que no parece haber sido incluida en el costo difundido del sistema.

En lo anecdótico, resulta siempre inquietante descubrir las huellas del *copy paste*. En el Capítulo 7 del Plan de Gestión Ambiental, Página 8 de 75, se lee la siguiente cita de la que seleccioné dos oraciones: “Una superficie pastoril fija anualmente de 3 a 6 veces más particulado que una superficie sin hierbas, y el bosque posee un poder 10 veces mayor que un prado...”. “Un km<sup>2</sup> de bosque provee por año más de 10.000 toneladas de oxígeno (10 kg de oxígeno por m<sup>2</sup>)”. Toda similitud o pertinencia con la realidad o el proyecto es pura coincidencia, como se dice en las películas.

La falta de consulta a expertos en algunas materias, se evidencia en el nivel de lengua: “Los agujeros para la plantación de las especies deberán ser lo suficientemente grandes en función de la planta a colocar”. (Cap. 7, PGA, Pág. 9 de 75)

Curiosamente, en el apartado 7.1.7 Hidráulica del mismo Plan de Gestión Ambiental, (Pág. 28 de 100), solo se habla de anegamiento y nada se dice de las napas, especialmente del Puelchense, considerando que parte de la obra se desarrollará entre -34,9 metros y -31,7 metros entre Rivadavia y Sarmiento.

## 2.- Sra. Andreina de Luca de Carballo

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la señora Andreina de Luca de Carballo.

**Sra. de Luca de Carballo.**- Voy plantear siete preguntas que nos surgieron de la lectura del proyecto.

El proyecto RER es una nueva versión de anteriores propuestas conocidas desde 1970. Su objetivo es mejorar la conectividad de la red ferroviaria con el área central, enlazar las zonas suburbanas entre sí y crear entre ellas una posibilidad de movilidad que hoy se satisface, a la fuerza, con el automóvil o con larguísimos recorridos en varios modos y con varios transbordos.

Se proyecta una súper Estación Central entre el Obelisco y la Avenida de Mayo para recibir una muy alta proporción de los viajes que hoy terminan en Constitución y Retiro. Desde ese punto, los viajes se distribuirían por el área central.

Preocupa la excesiva concentración de pasajeros en la Estación Central, un área ya colmatada. El complejo de estaciones centrales sumaría, en la 9 de Julio entre Avenida de Mayo y Corrientes, una gran parte de los viajes suburbanos que tienen destino en el micro y macrocentro, que hoy confluyen en Constitución, Retiro (de las 3 líneas), Buenos Aires y Once.

La conexión de las áreas no centrales del norte y del sur es un objetivo que compartimos, pero la gran cantidad de transbordos que se han de generar deberán hacerse en la Estación Central, cuyos andenes se verán sometidos al intensísimo movimiento de pasajeros que entran o salen de la estación y al movimiento de los transbordos.

Preguntamos: ¿Se ha tenido en cuenta que la parada en las estaciones centrales será prolongada por el mayor descenso de pasajeros, por lo que podría comprometerse la frecuencia del servicio en su conjunto?

La estación central se conectará con las líneas A, B y D del subterráneo, pero no hay previsión para que lo haga con otras líneas del subte incluidas en la Ley 670, ni con otras a crearse en el largo plazo que podrían recorrer las avenidas Córdoba, Santa Fe, Libertador o Belgrano, ni con la línea E que desde Independencia dará muy pronto el más rápido enlace del sur con la zona de Catalinas y Retiro.

Preguntamos: ¿Puede inferirse de la documentación disponible y de la presentación del ingeniero Bussi en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil que la red de subterráneos quedaría limitada a sus actuales seis líneas? Y no siendo así, ¿cuáles son las líneas del subte que están previstas en armonía con el proyecto RER?

La extrema concentración en la zona del Obelisco obligaría a ampliar considerablemente la red de servicios de ómnibus para que los pasajeros puedan llegar a sus puntos de destino en los lugares no servidos por el subte actual.

Preguntamos: ¿Se han considerado los impactos ambientales de dicha ampliación? Genera dudas que varios kilómetros de costosos túneles se dediquen al enlace de las dos líneas Belgrano, Norte y Sur,

Preguntamos: ¿No resultarían más ventajosas, para la vinculación de sus áreas conurbanas, soluciones tipo Metrobús que usarían la Avenida General Paz o la Ruta Provincial 4?

Ante un proyecto complejo, de enorme costo, que es planteado como la fase inicial de un gran programa de integración de líneas, preguntamos: ¿no sería lo correcto completar todas las obras en las líneas a ser conectadas, particularmente la electrificación o re-electrificación para el caso del Mitre, el reequipamiento del material rodante, etc.?

Nos preocupa también que con el anuncio de este proyecto se pretenda desafectar terrenos ferroviarios en Constitución y Retiro. Preguntamos: ¿Cuál sería su destino?

El enlace de las líneas del norte y del sur con un túnel debajo de la 9 de Julio se complementa con la construcción de dos viaductos elevados, entre Palermo y La Paternal y entre la Avenida Dorrego y Belgrano C. Estos viaductos tienen por finalidad que en las líneas San Martín y Mitre el aumento de la frecuencia de trenes no se vea impedido por la presencia de pasos a nivel.

Preguntamos: Estos tramos elevados que son dos partes menores del proyecto RER, ¿no deberían realizarse previamente, porque resuelven un viejo problema pendiente de inserción del ferrocarril en la Ciudad y serán beneficiosos, aún si el proyecto RER se postergara o no se llevara a cabo? Aspiramos a que se contesten esas y otras preguntas antes de iniciar los trámites licitatorios.

El gran túnel debajo de la Avenida 9 de Julio, que es la parte central del RER y de lejos la más costosa, nos plantea dudas. Sería muy importante que estén resueltas antes de comenzar esta obra de costo monumental.

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Jonatan Emanuel Baldiviezo.

- El participante no se hace presente.

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Franco Crivaro Nicolini.

- El participante no se hace presente.

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Ceferino Leopoldo Farberoff.

- El participante no se hace presente.

### **Finalización**

**Sra. Coordinadora** (Estrábaca).- Señor presidente: ya no quedan más inscriptos para hacer uso de la palabra.

**Sr. Presidente** (Harilaos).- Si no hay ninguna otra persona que desee hacer uso de la palabra, damos por finalizada la audiencia pública.

Agradezco a todos los presentes por venir. El camino a seguir será generar el informe.

**Sra. de Luca de Carballo**.- Me parece muy interesante lo que dijo el señor Mendoza. Me gustaría que se contemple su exposición.

**Sr. Presidente**.- Sí, así se hará.

- Es la hora 13 y 14.

*Jorge Morales*  
Taquígrafo



**G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S**  
2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

Buenos Aires,

**Referencia:** Versión taquigráfica

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 20 pagina/s.