



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

**Informe**

**Número:**

Buenos Aires,

**Referencia:** EX-2015-18049187-MGEYA-APRA. Informe Técnico Post Audiencia.-

---

**DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN TÉCNICA**

Por Expediente Electrónico N° EX-2015-18049187-MGEYA-APRA tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el programa denominado **“Red de Expresos Regionales: conexión de vías ferroviarias existentes, construcción de nuevas estaciones, construcción de túneles y viaductos ferroviarios”** que se desarrollará en la traza de las vías del FFCC Roca, Belgrano Sur, Belgrano Norte, Mitre y San Martín, bajo la traza de la Avenida 9 de Julio entre Avenida Del Libertador y Avenida San Juan, la calle Lima 1201 al 1599, la calle Hornos 0 a 199 y la traza de vías del FFCC Sarmiento bajo la Av. Rivadavia y extensión hasta Puerto Madero entre Av. Madero y Av. M. de Justo; con una extensión total de 65 Km., a cargo de la **Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires** y de la **Secretaría de Planificación del Transporte de la Nación**.

El mencionado programa tiene como objetivo principal conectar las líneas ferroviarias preexistentes que no se vinculaban entre sí y evitar la necesidad de trasbordos para quienes tienen como destino el área central o desean viajar de periferia a periferia, tratando de lograr mejoras en la accesibilidad y reducción de los tiempos de viaje.

Con fecha 29 de Abril de 2016 se realizó la Audiencia Pública convocada por la Autoridad de Aplicación según lo establecido por la Ley N° 123, sus Decretos Reglamentarios y en el marco de la Ley N° 6, para la Evaluación del Impacto Ambiental del Programa de referencia.

Por otra parte, con fecha 02 de Junio de 2016 se procedió a cursar Comunicación Oficial N° NO-2016-14476360-DGET al titular del proyecto, solicitando dar respuesta a las inquietudes expuestas por los participantes, de acuerdo a lo transcrito en la versión taquigráfica adjunta por Informe N° IF-2016-12430102-SECDES.

A continuación se procede a transcribir los aspectos relevantes que surgieron en la discusión en la Audiencia Pública, vinculados específicamente al proyecto en evaluación, y dar respuesta a cada uno:

**1) Discrepancias en la Descripción del Proyecto entre lo consignado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado en los actuados y lo declarado por un expositor en la Audiencia Pública.**

Durante el desarrollo de la Audiencia Pública, el expositor Ingeniero Alejandro Langlois manifiesta: *“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.”*

Sin embargo, de acuerdo a lo manifestado en el Capítulo 2: Memoria Descriptiva del Programa, del Estudio de Impacto Ambiental presentado, el Programa RER comprende la materialización de cuatro (4) Estaciones Subterráneas: Estación Constitución RER, Estación Central Roca, Estación Central Sarmiento, y Estación Correo Central, y una (1) Estación en Superficie: Estación Constitución Belgrano.

### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

Por Registro N° RE-2016-17696141-APRA, el profesional Ing. Carlos Stenta adjunta documentación brindado respuesta a las inquietudes planteadas. En particular, para esta observación se aclara: *“Tal como consigna la información que Uds. transcriben del Estudio de Impacto Ambiental que consta en el expediente, en el numeral 2.2 Descripción del Programa / 2.2.1 Red completa, se consigna la materialización de la Estación Correo Central como subterránea, y de esta manera se describe en el resto del Estudio, en correspondencia con lo proyectado en el Programa. Lo manifestado por el expositor no se corresponde con lo proyectado y se ratifican las condiciones de proyecto definidas en el Estudio de Impacto Ambiental”.*

### **2) Carencia de una Evaluación Estratégica Ambiental en el análisis y propuesta del Programa RER.**

Durante el desarrollo de la Audiencia Pública, la participante N° 1, Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz, se pregunta si: *“¿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?”*

Si bien en el presente actuado se tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental para el Programa del Proyecto que nos ocupa; considerando la magnitud del mismo, se solicitó al recurrente informar si se realizó algún tipo de análisis estratégico al respecto, o bien, si se estudió su interacción con el medio y las demás obras (potenciales o presentes) que se desarrollan en el mismo ámbito.

### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

Por el mismo Registro N° RE-2016-17696141-APRA, el profesional Ing. Carlos Stenta brinda respuesta a dichas inquietudes; aclarando en este caso, para cada una de las obras mencionadas, lo siguiente:

En cuanto a los **Pozos de Ataque RER**, se declara: *“El Programa RER en sus Etapas 1a Roca y 1b Roca, plantea la materialización de un túnel bajo la Avenida 9 de Julio para la vinculación de la parrilla de vías de la Estación Constitución y la parrilla de vías de la Estación Retiro. En estas dos etapas de las nueve planteadas por el Programa, se requiere la materialización de pozos de ataque para la ejecución del túnel por el método Austríaco, tal como se describe en el Estudio de Impacto Ambiental que consta en el expediente. En total se estima se requerirán doce pozos de ataque, cinco vinculados a la Etapa 1a y siete vinculados a la Etapa 1b. El avance de las obras estima un máximo factible de 1m a 1,5m por día, para este tipo constructivo y dadas las dimensiones del túnel en ejecución, por lo que el volumen de suelo a remover no se considera de alto impacto. De todas maneras, en la etapa siguiente de proyecto, posterior a la actual de Programa, se elaborará el proyecto ejecutivo de las obras y el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto elaborado, de manera de cuantificar exactamente el volumen diario de suelo a remover por cada pozo de ataque, estableciendo el cronograma para movilización de vehículos de carga, circuitos permitidos, así como la definición del punto de disposición final y/o relleno de los suelos removidos. En la siguiente etapa de evaluación ambiental se asegurará la factibilidad de circulación de los camiones aplicando las medidas de mitigación que resulten necesarias para minimizar el impacto sobre el tránsito de la Ciudad.”*

En lo referente al **Proyecto del Paseo del Bajo**, el profesional manifiesta lo siguiente: *“La Secretaría de Transporte [del G.C.B.A.] tiene dentro de su cartera el proyecto del Paseo del Bajo, el cual se encuentra en elaboración en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte [también del G.C.B.A.]. Es de destacar que la Secretaría es uno de los actuales titulares del Programa RER, por lo que se manifiesta que la interacción de ambas obras se encuentra analizada. Una parte del Programa RER (...) es la materialización de la extensión del FF.CC. Sarmiento desde la Estación Once/Plaza Miserere hasta la Estación Correo Central en Puerto Madero. Tal como menciona la participante de la Audiencia, ambos proyectos, Etapa 2 Programa RER y Paseo del Bajo, conviven en el sector de vías existente entre las Avenidas Madero y Moreau de Justo en el Barrio de Puerto Madero. (...) actualmente se encuentran en desarrollo ambos proyectos (...) por parte de ambas secretarías, y se están introduciendo los ajustes necesarios en todos sus aspectos, como ser, físico (espacios disponibles para cada proyecto y espacios comunes), temporal (cronogramas de ejecución de ambas obras) y funcional (posible interacción entre ambos proyectos), de manera de permitir la materialización de ambos acorde lo planificado por las secretarías. (...) Particularmente en el caso mencionado, se establece que en las etapas posteriores se presentarán las definiciones de proyecto que logren demostrar que tales interferencias han sido analizadas y se han introducido los ajustes necesarios para lograr la materialización de ambos proyectos.”*

En cuanto al **Proyecto del Soterramiento del FFCC Sarmiento**, se declara que “...El proyecto citado de Soterramiento, también se encuentra dentro de la órbita de la Secretaría de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación (co-titular del Expediente en cuestión). En este punto debemos aclarar, para despejar las dudas acerca del análisis de interferencias planteado, que la Etapa 2 del Programa RER, única etapa en la que se interviene sobre el FF.CC. Sarmiento, se desarrolla entre la Estación Once/Plaza Miserere y la nueva Estación Correo Central, por lo que ambos proyectos afectan distintos tramos de la traza del ferrocarril en cuestión, y el Programa RER no prevé intervenciones en la línea por fuera del tramo mencionado.”

En lo atinente al **Proyecto Colector Margen Izquierdo del Plan Integral de Saneamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo**, se manifiesta: “La Secretaría de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación (co-titular del Expediente en cuestión) se encuentra en contacto permanente con las Autoridades de AySA, y en particular, con los profesionales involucrados en el proyecto mencionado, como la Ing. María Virginia Meneghini, quienes se encuentran en conocimiento de las obras involucradas en el Programa RER y se ha verificado que ambas obras no poseen interferencias. Más allá de ello, se continúa en los trabajos en conjunto para la mejor definición de las interferencias que pudieran existir con la red de distribución de AySA dentro de la Ciudad, por lo que se está recabando la documentación existente referida a las áreas de afectación del Programa, y se están realizando los cateos necesarios para contar con la mayor definición al respecto.”

Para finalizar con el tema, el profesional declara que “que en todos los casos mencionados, se asegura la factibilidad de ejecución de las obras del Programa RER, que se encuentra en Estudio en esta etapa. Con posterioridad a esta Etapa, se elaborará la documentación ejecutiva de las obras, las cuales serán sometidas a un nuevo proceso de Estudio de Impacto Ambiental para la definición última de la factibilidad e impactos previstos por las mismas.” (...) “...y se plantearán los ajustes de proyecto y las medidas que de ese análisis resulten para la correcta ejecución de las obras.”

### **3) Insuficiencia de información, a consideración de uno de los participantes, sobre dos aspectos fundamentales del proyecto: uno de índole técnica y otra financiera.**

La participante N° 1, Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz, también pregunta a continuación: “¿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?” [...] Se requerirá una inversión de muchos cientos de millones de dólares que no parece haber sido incluida en el costo difundido del sistema.”

#### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

Al respecto de la primera de las inquietudes, el profesional, Ing. Carlos Stenta, brinda la siguiente respuesta: “La Secretaría de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación (co-titular del Expediente en cuestión) se encuentra en contacto permanente con el Ing. Eduardo Cohen, Director General de la UPE (Unidad de Proyectos Especiales) del **Plan Hidráulico**, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano [del G.C.B.A.], quien, junto con su equipo profesional, se encuentran en conocimiento de las obras involucradas en el Programa RER y se ha verificado que ambas obras no poseen interferencias. En cuanto al análisis puntual del impacto del movimiento vehicular asociado al traslado de suelos removidos para las Etapas 1a Roca y 1b Roca, [se repite] lo mencionado en respuesta a la Cédula Punto 2...”.

En lo atinente a la inquietud por los **Costos del Programa RER**, por el mencionado Registro N° RE-2016-17696141-APRA (páginas 5-9), el profesional Ing. Carlos Stenta, adjunta los siguientes cuadros y tablas ilustrando distintos aspectos económicos y financieros del proyecto:

- Tabla de los valores de materiales y equipos, nacionales e importados, y el valor de mano de obra para la ejecución de los trabajos requeridos.
- Tabla de Costos Económicos y su traducción a Costos Financieros, al considerar además el valor impositivo y de beneficios.
- Tabla de Valores Financieros Totales y la asignación por proyecto y obra de cada una de las partes de estas Etapas descriptas en el Programa RER.
- Tabla de Flujo de Fondos, analizando la inversión antes estimada (costo económico) y los beneficios sociales

previstos (asociados a parámetros específicos) para la Etapa 1, en el período 2017-2039.

- Tabla de Costos Económicos de las distintas Obras de la Etapa 2 del RER (que incluye la incorporación del Ferrocarril Sarmiento).
- Tabla de los valores de materiales y equipos, nacionales e importados, y el valor de mano de obra para la ejecución de los trabajos requeridos y la Tabla de Costos Económicos y su traducción a Costos Financieros, al considerar además el valor impositivo y de beneficios.
- Tabla de Flujo de Fondos, analizando la inversión antes estimada (costo económico) y los beneficios sociales previstos (asociados a parámetros específicos) para la Etapa 2, parametrizando los valores de la Etapa 1, en el período 2017-2039.

En conclusión, el profesional concluye que: *“...la Secretaría de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación (co-titular del Expediente en cuestión) ha estudiado el Programa en profundidad, analizando no solo el costo de inversión que el programa requiere, sino también el beneficio social que el Programa brindará. En este momento, se ha analizado solamente el valor económico de las Etapas 1a, 1b, 1c y 1d, que comprenden las extensiones del FF.CC. Roca, y modificaciones sobre los FF.CC. San Martín, FF.CC. Mitre Ramal Tigre y FF.CC. Mitre Ramal José León Suárez. Los beneficios directos esperados para la segunda etapa, estimados de manera preliminar, superan a los costos alcanzando un valor actual neto positivo superior a los doscientos millones de dólares.”*

Adicionalmente, se aclara que: *“...por tratarse de un Programa Integral, la pertinencia de evaluar el RER por etapas es, por lo menos, discutible y únicamente se justifica dado que, por la complejidad del conjunto de obras que agrupa, necesariamente deberá ejecutarse en forma secuenciada y seguramente recurriendo a diversas fuentes de financiamiento. Por otro lado, se debe señalar que las evaluaciones parciales de las distintas etapas consideradas en forma independiente, solo permiten tomar en cuenta los beneficios directos imputables a las mismas al momento de ser habilitadas, dejando de lado la contribución a los beneficios que estas pudieran hacer a las etapas posteriores.”*

#### **4) Preocupaciones con respecto a los efectos que tendría la mayor concentración de pasajeros en el área de Microcentro como resultado de la implementación del Programa del RER.**

Durante la Audiencia Pública, la participante N° 2, Sra. Andreina de Luca de Carballo manifiesta que: *“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, (...) 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.”* Adicionalmente, se menciona: *“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. (...) ¿Se han considerado los impactos ambientales de dicha ampliación?”*

#### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

El profesional interviniente, al respecto aclara: *“La Estación Central Obelisco 1 y Estación Central Obelisco 2 han sido prediseñadas en el tamaño de sus andenes, equipamiento de salidas de emergencia e infraestructura en general para el tránsito de los pasajeros estimados en el escenario de máxima demanda. La estimación de pasajeros en transbordo (combinación a subterráneo) ha permitido dimensionar la infraestructura de conexión entre la RER y las Estaciones de subterráneo asociadas, incorporando los medios de escape y de seguridad acordes a la demanda esperada. De los datos consignados en el estudio de demanda, se desprende que más de 900.000 pasajeros llegan por día al área de influencia de las Estaciones Centrales 1 y 2. De este número, un 30% accede al área central mediante buses. Se estima que en las cercanías de ambas estaciones centrales, en un radio de 400 metros alrededor de las salidas de las estaciones, la red de autotransporte público existente ofrece una capacidad de más de 1.000.000 pasajeros por día. A su vez, se espera que, a medida que se implementen las distintas etapas del proyecto, se genere una demanda remanente en este sistema, debido a que un alto porcentaje (75%) de los pasajeros que hoy acceden al área central mediante APP (autotransporte público de pasajeros), se encuentran en zonas que hoy están servidas por el FF.CC. y se derivarían al modo ferroviario. Esta baja en la demanda sobre los colectivos (APP) está en el orden del 25% al 40%, dependiendo del escenario (mínimo, moderado y máximo) que se tome como referencia. En cuanto a la demanda asociada a los transbordos entre la RER y la*

*red de autotransporte urbano de la zona de influencia de ambas estaciones, se informa que se han estimado dos escenarios para su cuantificación. En un escenario de maximización de la intermodalidad, se calculan unos 146.638 trasbordos FFCC-APP en el área de las Estaciones Centrales Obelisco, que serían aportados por el RER Roca (71.923 pasajeros en trasbordo), el RER Sarmiento (17.804 pax) y el RER Belgrano (57.542). En un escenario de minimización de la intermodalidad, es decir, suponiendo que los usuarios se vuelquen por el transporte guiado (Subte o Ferrocarril) para llegar a su destino, se estiman 95.627 pasajeros en trasbordo, que se distribuyen en el RER Roca (46.393), RER Sarmiento (11.766) y Belgrano (37.468).”*

Finalmente, se concluye que: *“Cabe destacar que estas estimaciones son dependientes de muchos factores que hoy en día son inciertos en el horizonte de finalización del proyecto, como la política tarifaria, el confort de cada uno de los modos, etc. Igualmente, de los números dados anteriormente, se desprende que la demanda remanente será mayor que la demanda derivada que generará el proyecto en su conjunto.”*

##### **5) Relación del presente proyecto con lo establecido por la Ley N° 670, de Ampliación de la Red de Subterráneos.**

Durante la Audiencia la participante N° 2, Sra. Andreina de Luca de Carballo hace referencia a la Ley 670 y manifiesta que: *“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.”*

Al respecto, se solicitó al recurrente informar si el presente proyecto y su relación con la red de subterráneos quedaría limitada a sus actuales seis líneas; o, en su defecto, de no ser así, cuáles serían las líneas del subte que están previstas en armonía con el proyecto RER.

##### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

El profesional, Ing. Carlos Stenta, brinda la siguiente respuesta y aclara: *“La ley 670 del GCBA data del año 2001, y constituye un importante antecedente en la evaluación del crecimiento de la Red de Subterráneos de la ciudad [...]. [...] en el año 2013, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires recibió formalmente el gerenciamiento y financiación del funcionamiento de los subterráneos de la ciudad. En ese punto, Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) quedó definitivamente en la órbita del GCBA, y se iniciaron trabajos en conjunto para el mejor funcionamiento del servicio y la planificación de las modificaciones a la infraestructura en virtud de este mismo objetivo. [...] En este sentido, el GCBA, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha desarrollado el Plan Estratégico y Técnico para la Expansión de la Red de Subtes de Buenos Aires, concebido como un aporte para la modernización y la expansión de la red de subterráneos, con visión de futuro y con horizonte en el año 2030 [...] En el mencionado Plan, se describe la situación actual de la red de subterráneos y su interacción con otros medios de transporte, se detallan y analizan los planes presentados en diferentes períodos, incluyendo la mencionada Ley 670, se exponen los pormenores de la oferta de servicio de la red actual y alternativas de proyecto, la demanda actual y proyectada, incluyendo estudios con modelización de cada uno de las alternativas de proyecto, y también la ingeniería asociada a cada una de éstas [...] De acuerdo al análisis del Plan Estratégico, del mismo se desprende que el objetivo primario es la ampliación de la capacidad de la red existente, lo cual se entiende como un objetivo concomitante con la implementación de la RER, que permitirá transportar mayor cantidad de pasajeros en el modo ferroviario. Los principales nodos de la red existente y de la red futura son aquellos que se vinculan con la red ferroviaria, por lo cual, también entendemos a ambos proyectos (RER y ampliación red subterráneos) como convergentes en el mismo objetivo de mejorar el servicio y capacidad del transporte público.”*

En el Registro N° RE-2016-17696141-APRA (página 14) se adjunta un gráfico en el cual puede observarse la alternativa de desarrollo de la red de subterráneos que, teniendo en cuenta la Ley 670, es la que actualmente está en planes de desarrollo; y en la cual se verifica la cuestión principal planteada por los participantes, es decir, la compatibilidad del Programa RER con la futura red de subterráneos; y en las páginas 14-18 del mencionado Registro, se provee una descripción pormenorizada de estado actual de cada una de las seis líneas existentes (Líneas A, B, C, D, E y H) y en lo atinente a las dos líneas futuras, Líneas F y G, y las relaciones de todas ellas con el Proyecto RER.

En síntesis, el profesional interviniente concluye: *“[...] el Programa RER asegura total conectividad con la red de subtes, tanto la actual como la futura. También, las Autoridades intervinientes en esta etapa de estudio, aseguran la factibilidad técnico constructiva de las obras de la RER y de su compatibilidad con la red de subtes existentes y futura.*

*En las etapas posteriores de elaboración de proyecto de cada una de las Etapas del Programa actualmente en estudio, se efectuarán los Estudios de Impacto Ambiental correspondientes donde se detalle el impacto e interconexión entre ambas redes.”*

#### **6) Consultas con respecto a la Etapabilidad del Proyecto y alguna de sus obras.**

La participante N° 2, Sra. Andreina de Luca de Carballo, manifiesta las siguientes preocupaciones: *“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.?”* En el mismo sentido, la participante también se pregunta: *“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?”*

#### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

Al respecto, el profesional interviniente manifiesta: *“De acuerdo a las consultas emitidas por Cédula por el APrA en febrero del corriente año (2016), se informó del siguiente cronograma estimativo de las obras a ejecutar: En el Estudio de Impacto Ambiental que consta en el expediente, Capítulo 2 Memoria Descriptiva del Programa, numeral 2.2.2: Etapabilidad, se analizan las distintas etapas del Programa a ejecutar, estableciendo que el Plan de Acción se planifica en fases, lo cual permitirá flexibilizar el avance del proyecto según los fondos que se dispongan...”;* ratificando así lo declarado originariamente en los actuados, en cuanto al cronograma de obras.

Continúa declarando que: *“Particularmente, para el caso de consulta de la expositora en la Audiencia, se resume que las obras de electrificación y ejecución del viaducto del FFCC Mitre Ramal Tigre, se presumen con tiempo de obra estimado de 21 meses, con cronograma de ejecución entre Enero 2018 y Septiembre 2019. En cuanto a las obras de extensión del viaducto del FF.CC. San Martín desde la Estación Palermo hasta la Estación La Paternal, y electrificación del tramo mencionado, se presume con tiempo de obra estimado de 22 meses, con cronograma de ejecución entre Enero 2017 y Julio 2019. Las fechas no han podido ser respetadas, dados los procesos previos acorde ley de Estudio de Impacto Ambiental y obtención del Certificado correspondiente, pero se mantiene la política de iniciar las obras mencionadas entre las primeras de ejecución del Programa, en el momento que la ley así lo habilite.”*

#### **7) Consulta sobre el destino de Terrenos Ferroviarios afectados a la traza del presente Proyecto.**

La participante N° 2, Sra. Andreina de Luca de Carballo, manifiesta finalmente la siguiente preocupación: *“Nos preocupa también que con el anuncio de este proyecto se pretenda desafectar terrenos ferroviarios en Constitución y Retiro. Preguntamos: ¿Cuál sería su destino?”*

#### **En respuesta a las inquietudes planteadas, se informa:**

El profesional, Ing. Carlos Stenta, aclara lo siguiente: *“El Programa RER no plantea la desafectación de terrenos ferroviarios en las zonas afectadas a las Estaciones Constitución y Retiro. En cuanto a los nuevos sectores bajo viaducto a ser generados por el Programa, el G.C.B.A. se hará cargo del proyecto de los Usos Bajo Viaductos, según lo establecido en el Código de Planificación Urbano, asignando usos del suelo idóneos a tal fin. De acuerdo a cada sector se distinguen:*

*– Bajo Viaducto, dentro del entorno de estaciones: Se localizarán usos del suelo comerciales, compatibles con un espacio bajo viaducto ferroviario.*

*– Bajo Viaducto, dentro del entorno urbano (no estaciones): Se incluirán usos del suelo correspondientes a equipamiento comunitario, bibliotecas públicas, deportes, reuniones y otros.*

*Por otra parte, se establece que el Programa sí prevé la reubicación de la Estación Buenos Aires del FFCC Belgrano Sur, lo cual permitirá la liberación de un sector de tierras que actualmente son operativas de la línea Belgrano Sur y*

*podrán integrarse con el desarrollo urbanístico propuesto por el plan PROCREAR. Cabe mencionar que el presente aspecto se encuentra en Estudio de Impacto Ambiental dentro del Expediente EX-2014-14645088-APRA. S/ CAA: Viaducto FFCC Belgrano Sur”.*

Al respecto, es dable agregar que tal como informa el profesional, se tramitó bajo Expediente Electrónico N° EX-2014-14645088-MGEYA-APRA el Certificado de Aptitud Ambiental para el proyecto “**Estación Elevada de Trasbordo Avenida Sáenz del Ferrocarril Belgrano Sur**”, con una longitud de 1.270 metros aproximadamente, y una superficie estimada de 38.100 m<sup>2</sup>, a cargo de la Dirección General de Planificación de la Movilidad.

Asimismo, actualmente se tramita la modificación de dicho Certificado por ampliación del proyecto “**Viaducto Ferroviario elevado en las vías del Ferrocarril Belgrano Sur (VFBS), Tramo Intersección con Calle Corrales (aproximadamente) hasta la nueva Estación Constitución**”, con una superficie aproximada de 165.825 m<sup>2</sup>, a cargo de la Dirección General de Planificación de la Movilidad. En el marco de dicho proyecto se prevé la reubicación de la Estación Buenos Aires del Ferrocarril Belgrano Sur tal como menciona el profesional anteriormente.

Por otra parte, en el Informe Técnico N° IF-2016-07689241-DGET emitido previo a la convocatoria de la Audiencia Pública se condicionó al titular a que, previo al otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental se presentara:

1. Intervención del organismo que actualmente reemplaza a la Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura (SSPUAI), toda vez que la Dirección General de Interpretación Urbanística mediante Nota N° NO-2015-21880077-DGIUR acompañada por Informe N° 0727-DGIUR-2015, sugiere dar intervención a dicho organismo.

Al respecto, por Nota N° NO-2016-18370566-SECTRANS el Secretario de Transporte remite copia de la Nota N° NO-2016-07988209-SSPLANE en la cual el Subsecretario de Planeamiento informa lo siguiente “*habiendo tomado conocimiento de lo informado por las Direcciones Generales de Interpretación Urbanística y Planeamiento, durante el transcurso del año 2015, y lo expresado en el corriente año por la Dirección General de Planeamiento a través de la NO-2016-07538564-DGPLUR, se informa que esta Subsecretaría de Planeamiento acuerda con lo expresado en dichos informes, en relación al proyecto de Red de Expresos Regionales (RER).*

*En tal sentido, y teniendo en cuenta los cambios de estructura operados recientemente en el Ejecutivo de la Ciudad de Buenos Aires, se entiende que han tomado intervención las áreas competentes en la materia, por lo que correspondería la prosecución del trámite pertinente a dicho proyecto”.*

2. Copia de algún Convenio o Acta Acuerdo establecido con Trenes Argentinos, Metrovías, Subterráneos Buenos Aires Sociedad del Estado y/o cualquier otro organismo competente donde conste la conformidad con el programa en cuestión.

Al respecto, por Nota N° NO-2016-18370566-SECTRANS el titular informa “*Se acompaña copia digital del nuevo Convenio Marco en materia de Transporte entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, suscripto entre las partes el 14 de julio de 2016, registrado como CONVE 17675519/AJG/16, correspondiente al RLM 17797358/AJG/16.*

*Asimismo, se deja constancia que una vez definidas las especificaciones de cada etapa, se procederá a la obtención y presentación de las conformidades correspondientes, conforme lo solicitado”.*

## **Conclusiones**

Por lo expuesto, se propone la prosecución del trámite, manteniendo la categorización del programa denominado “**Red de Expresos Regionales: conexión de vías ferroviarias existentes, construcción de nuevas estaciones, construcción de túneles y viaductos ferroviarios**” como de **Impacto Ambiental Con Relevante Efecto (C.R.E.)**.

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.

Por otra parte, se considera que el presente proyecto deberá cumplir con las siguientes condiciones ambientales:

1. Una vez adjudicadas las Obras y definidos los Proyectos Ejecutivos, se deberán presentar nuevos Estudios de Impacto Ambiental, con las consideraciones particulares del proyecto, y las intervenciones sectoriales pertinentes.
2. Una vez definidos los Proyectos Ejecutivos se deberán realizar los pertinentes análisis particulares relacionados con las posibles intervenciones de las obras en la infraestructura vial e hidráulica, conforme lo establecido por la Dirección General de Infraestructura en la Nota N° NO-2015-22945688-DGINFU.

**RFG/MCC/pga**