

AUDIENCIA PÚBLICA

Expediente 2795-J-2019 Planeamiento Urbano

Cambio de zonificación para el sector denominado “Estación Villa Crespo”, situado en la línea del Ferrocarril San Martín

10 de marzo de 2020 13hs.

Andreína de Luca de Carballo

En 2019, el viernes 8 de noviembre, paradójicamente en el día del Urbanismo, el Jefe de Gobierno de la Ciudad presentó en la Legislatura para su tratamiento y aprobación exprés, el proyecto que hoy nos ocupa, **modificando el Código Urbanístico, recientemente estrenado.**

El proyecto de Ley asigna norma urbanística (de constructibilidad y de usos) a estos predios desafectados de uso ferroviario, como Corredores de Altura Alta y Media (entre 45 y 36m, 15 pisos) - Tipología: edificios de perímetro semilibre - Usos: mixtos, residenciales culturales, diversión, recreativos, educativos, alojamiento, sanidad y comercial, de escala urbana metropolitana.

EXIME DEL PAGO por plusvalía urbana, del Derecho al Desarrollo Urbano (el impuesto por el cambio de norma) “a quienes soliciten permisos de obra que se tramiten sobre las parcelas integrantes de la Urbanización Determinada Específica (U) (N° a designar) - Entorno Estación Villa Crespo” (Art. 6. Del P. de Ley)

Las excepciones ya llegaron.

El proyecto involucra 4 terrenos generados por la elevación de las vías y la reconfiguración de la estación "Villa Crespo", **los únicos espacios que quedan en el barrio para realizar un planeamiento participativo, teniendo en cuenta las prioridades de los vecinos.**

Villa Crespo ha sufrido en el último año una invasión de proyectos y obras, un estallido de intervenciones que han alterado el perfil barrial y perjudicado la calidad de vida de los vecinos, los ingresos y egresos, el descanso...

Todos estos proyectos y obras surgieron por fuera del Modelo Territorial, que todavía nos debemos para cumplir con la Ley 2930 Plan Urbano Ambiental, sin un Plan de Comuna, sin un Plan de Sector. Todo ello también sin tener en cuenta la participación de los vecinos que el Plan Urbano Ambiental y la Constitución exigen.

Esos vecinos no consultados han elaborado un proyecto de ley que permitiría la integración de valiosos espacios verdes tan necesarios en el escenario actual de Cambio Climático.

Invitamos a los legisladores a estudiar este proyecto antes de levantar sus manos.

Las futuras torres agregarán trastornos a un área ya en conflicto por la obra (parada) del Viaducto San Martín y la operación del centro de entretenimiento "Movistar Arena" (Estadio de Atlanta).

Frente a la obra del "Buenos Aires Arena", un amparo colectivo presentado por la Fundación Ciudad logró modificar la calificación de *sin relevante efecto*. El fallo del Juzgado de 1ra Instancia en lo Contencioso Administrativo y Tributario N° 3 **Resuelve: "... Hacer lugar a la medida cautelar y en consecuencia, suspender la explotación económica del Micro Estadio Buenos Aires Arena ... y establecer la interdicción absoluta de su inauguración hasta tanto se realice el procedimiento técnico administrativo completo de Evaluación de Impacto Ambiental en los términos de los Art. 8 y 26, Ley 123."**

Pero ni el fallo, ni el rechazo masivo en la Audiencia Pública, ni el incumplimiento de las medidas de mitigación que tuvo que exigir la APrA¹ después del fallo de la justicia, lograron evitar la inauguración del estadio con capacidad para 15.000 personas, con 3 recitales por semana.

Los predios públicos en cuestión podrían ser de utilidad para mitigar algunos de los efectos generados por el Estadio en el entorno, para estacionamientos, como vías de acceso libre al estadio, como espacios públicos de amortiguación y espera del flujo de personas.

Suma alteraciones el que la Obra del Viaducto San Martín está parada, con obradores en situación de abandono, con la obra de la propia estación en altura de Villa Crespo paralizada, con los espacios bajo viaducto como tierra de nadie, con calles y veredas levantadas (particularmente en el barrio La Cueva de Chacarita y La Paternal. Al momento los bajo viaductos están acumulando basura y con procesos de concesión frenado.

La CABA viene construyendo tanto en lo institucional como en lo urbanístico desde arriba hacia abajo.

SE ELIGIÓ un Jefe de Gobierno, sin competencias, que llegaron luego con la Constitución de la CABA.

SE MODIFICÓ el Código de Planeamiento antes de tener un Plan Urbano Ambiental.

NO SE CUMPLIÓ la Ley 2930, "ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas" al no contar con un Modelo Territorial realizado como manda el propio Plan Urbano Ambiental en el Art. 29 ...

TAMPOCO SE CUMPLIÓ con el Art. 9° sobre incremento del espacio público y se vende o se concesiona áreas en plazas, parques y paseos de calidad patrimonial y ambiental.

NO SE CUMPLE con los artículos 15 y 16 del Capítulo 2° Instrumentos de Planificación: Plan de Comunas y Plan de Sector.

SE INCUMPLE la ley de Derecho al Desarrollo Urbano (plusvalía).

¹ Agencia de Protección Ambiental

NO SE APLICA seriamente la Evaluación de Impacto Ambiental que incluye hoy la Evaluación Ambiental Estratégicas y los impactos acumulados.

SE INCUMPLE con el Art. 25 del Capítulo IV Instrumentos de Participación.

Las Audiencias Públicas, que por su naturaleza no son vinculantes, son un simple formalismo. No se contestan las impugnaciones o críticas en ellas volcadas.

El proyecto de Ley que analizamos hoy cae en todos estos pecados.

Es inadmisibile que no se haya consultado a las autoridades ferroviarias antes de presentar un proyecto de ley de estas características.

Los terrenos que eran del dominio público del Estado Nacional, de uso ferroviario, fueron transferidos al GCBA durante 2019, como parte del acuerdo con la Corporación Andina de Fomento (CAF) para financiar el Paseo del Bajo.

EL RECIENTE DECRETO PRESIDENCIAL 7994 DEL 17/2/2020 EXIGE UNA REVISIÓN DE LOS PROCESOS DE CESIÓN Y TRANSFERENCIA.