

**AUDIENCIA PÚBLICA RER
EE N° 2015-18049187-MGEyA-APRA
29/4/2016**

Mora Gutiérrez Cullen de Arauz

La Audiencia Pública

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 Audiencias Públicas 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.

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 Av. 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:

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**
- **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.**

FUNDACION CIUDAD

Hace años venimos intentando, desde el Consejo del Plan Estratégico de la CABA, 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 de: el 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 Cap. 7 Plan de Gestión Ambiental, Pág. 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...

1km² de bosque provee por año más de 10.000 toneladas de oxígeno (10kg de oxígeno por m²)

Toda similitud/pertinencia con la realidad/el proyecto es pura coincidencia.

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), sólo se habla de anegamiento y nada se dice de las napas, especialmente del Puelchense, considerando que parte de la obra se desarrollará entre -34,9m y -31,7m entre Rivadavia y Sarmiento.

AUDIENCIA PÚBLICA
EE N° 2015-18049187-MGEyA-APRA
29/4/2016

Andreína de Luca de Caraballo

El proyecto RER es una nueva versión de anteriores propuestas conocidas desde 1970. Su objetivo: 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 Av. 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 Ing. Bussi en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil que la red de subterráneos quedaría limitada a sus actuales 6 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 Av. 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 Av. 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 Av. 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.