

AUDIENCIA PÚBLICA

Terminal Dellepiane - 8/11/2013

Andreína de Luca de Caraballo

El proyecto en el marco del Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Bs As

La documentación aportada refiere una y otra vez a la Ley 2930 del Plan Urbano Ambiental, como justificación del proyecto.

El punto 2.5 bajo el título *Justificación del proyecto*, comienza diciendo: *El presente proyecto tiene sustento taxativo en el Plan Urbano Ambiental (PUA) de la Ciudad de Buenos Aires, aprobado por Ley 2.930, en el año 2008.*"

El Plan Urbano Ambiental dice qué hay que hacer y también es taxativo acerca de cómo hacerlo con la participación de la comunidad.¹

NO HAY CONSTANCIA DE QUE ESTE PROYECTO HAYA CUMPLIDO CON LOS REQUERIMIENTOS DEL ART. 29.

COMO INTEGRANTES DEL CONSEJO DEL PLAN ESTRATÉGICO, NO FUIMOS CONSULTADOS.

¹**Capítulo IV - Instrumentos de Participación**

Artículo 25.- Los diversos lineamientos e instrumentos del PUA deben ser decididos e implementados en marcos participativos que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes de la ciudad mediante la intervención metódica y ordenada de la mayor cantidad y calidad de los actores que sean los responsables políticos y técnicos de la gestión del PUA, sean las organizaciones sociales y comunitarias como también los ciudadanos a título particular. Por tanto, se ajustarán los mecanismos ya existentes o bien se crearán nuevos dispositivos que promuevan y faciliten las actividades participativas. Como soporte general de estos procesos se crearán instancias de gestión que garanticen la difusión pública y masiva de los diagnósticos, los lineamientos y los instrumentos del PUA, sin la cual los objetivos de los Instrumentos Participativos se verían severamente obstaculizados.

a. Comisión Asesora del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

En conformidad a lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y por la Ley Nº 71, la Comisión Asesora [...] **asiste al CoPUA en la elaboración, revisión, actualización y seguimiento del Plan Urbano Ambiental y de sus Instrumentos.**[...]

b. Foro Participativo Permanente del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Conforme con lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, y por la Ley Nº 71, **el Foro Participativo Permanente es el ámbito del Consejo del Plan Urbano Ambiental, donde los diversos actores comunitarios, tanto entidades como ciudadanos a título individual, pueden expresarse y actuar participativamente acerca de las Propuestas Territoriales e Instrumentales del Plan Urbano Ambiental.** El Foro [...] Puede debatir y formular aportes relacionados con la identificación de temas, el análisis de problemas, la búsqueda de información, la proposición de prioridades, formas de resolución, monitoreo y cursos de acción para la implementación de las acciones. A su vez, el Foro Participativo Permanente es un espacio pertinente para proponer, elaborar, evaluar y establecer nuevas instancias y metodologías de participación en el ámbito de su incumbencia. [...]

Entre las acciones del Lineamiento 34 del *Plan Estratégico Buenos Aires 2016*, como punto c) aparece *Establecer nuevas terminales de colectivos de media y larga distancia*.

El Art. 7 de la Ley 2930, Plan Urbano Ambiental, dice en su inciso i., que el Estudio de Impacto Ambiental no cita, 1. *Definir la localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las políticas de descentralización y centralidades barriales*.

En J 2. del mismo artículo, que sí se cita, dice: *...gestionar la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro...*

NO APARECE EN EL DOCUMENTO PUESTO A DISPOSICIÓN DE LOS INSCRIPTOS EL MOTIVO POR EL CUAL SE DECIDIÓ QUE SERÍA UNA, Y NO MÁS, LAS ESTACIONES PERIFÉRICAS, COMO LO INDICABAN EL PLAN ESTRATÉGICO Y EL PLAN URBANO AMBIENTAL.

Tampoco aparecen localizaciones alternativas.

ESTO REVISTE GRAVEDAD DADO QUE, SIN AGOTAR LA CONSIDERACIÓN DE OTROS SITIOS, SE UTILIZA UN PREDIO QUE TENÍA UN USO DESTINADO A TALLER GENERAL DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS, CON GRAVE DAÑO POTENCIAL A ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE.

El subterráneo es sin duda el medio más ecológico y ha sido privilegiado por el Plan Estratégico de la Ciudad en su documento de diagnóstico, aprobado por la Asamblea del Consejo del Plan Estratégico de diciembre de 2009, donde se lee:

Extensión y Modernización de la Red de Subterráneos y otros modos guiados ligeros urbanos, con la reserva de las tierras necesarias para ello.

Amplía: prever la reserva de tierras necesarias para el equipamiento y talleres principales y secundarios de la red de subterráneos, asegurando su flexibilidad ante los cambios tecnológicos.

El Estudio de Impacto Ambiental puesto a consideración cita a fojas 18 los lineamientos del Plan Estratégico, el Plan Urbano Ambiental y el Código de Planeamiento respecto de la equiparación entre el Sur y el Norte de la Ciudad.

Se afirma entonces que *la Terminal de ómnibus del Barrio de Flores posee dos objetivos específicos que van a contribuir positivamente...*

- *Mejorar la capacidad funcional y la calidad ambiental de la Zona de Retiro...*
- *Promover el desarrollo de la Zona Sur de la Ciudad*

No tenemos dudas de lo primero, la calidad ambiental de Retiro mejorará con la disminución de viajes.

Pero dudamos de que con ello se *equiparen los estándares sociales políticos, económicos, culturales, sanitarios ambientales y de calidad de vida*-. Art. 8.1.2. del Código de Planeamiento, como se cita también a fojas 18.

POR FUERA DE UNA PROPUESTA INTEGRAL, LAS ACCIONES FRAGMENTARIAS COMO LA PUESTA, HOY A CONSIDERACIÓN NO RESULTAN INTELIGIBLES Y PUEDEN INCLUSO RESULTAR CONTRAPRODUCTENTES ANTE UNA CRISIS COMO LA QUE VIVEN LA MOVILIDAD Y LA ANEGABILIDAD EN LA CIUDAD.

La Ley 2930/08 *Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, aprobada por la Legislatura mediante el procedimiento de doble lectura, que es la *ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas*, dice en el Artículo 29.- ... el Consejo del Plan Urbano Ambiental se abocará con carácter prioritario ... al desarrollo de:

- a. *Un Modelo Territorial que referencie gráficamente las principales estrategias establecidas en este Plan Urbano Ambiental.*
- b. *Un Programa de Actuación sobre la temática Transporte y Movilidad...*
- c. *Un Programa de actuación sobre la temática Revitalización de la Zona Sur.*

[...] *Dichas acciones se desarrollarán con carácter participativo, mediante el pleno funcionamiento del Foro Participativo Permanente y la Comisión Asesora (permanente y honoraria) del Plan Urbano Ambiental, y en coordinación con las futuras Comunas, el Consejo de Planeamiento Estratégico, y los restantes organismos del Gobierno de la Ciudad con incumbencias específicas en cada caso. Modelo territorial², Programa de Transporte y Programa para Revitalización del Sur, elaborados según lo manda la Ley son aún asignaturas pendientes.*

Las Comuna 7, donde se desarrolla el proyecto y la Comuna 8 que recibirá el impacto mayor no lo han considerado.

Una última pregunta entonces

¿Por qué seguimos insistiendo con propuestas fragmentarias, desarticuladas, por fuera del marco y las prioridades que manda la ley?

² El documento que hoy se conoce como Modelo Territorial no ha cumplido aún con los procedimientos que la ley le impone.

AUDIENCIA PÚBLICA

Terminal Dellepiane - 8/11/2013

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

La Audiencia Pública

La Fundación Ciudad valora los procedimientos de consulta y las Audiencias Públicas.

La participación es necesaria porque la Constitución de la Ciudad define el sistema como democracia participativa y porque mejora las políticas públicas.

La FC ha participado de AP multitudinarias. Hoy somos pocos los inscriptos. Si bien las AP no son vinculantes implican la consideración de lo allí expuesto, por el Ejecutivo o los legisladores, y una devolución que explique por qué se desechan posiciones mayoritarias.

Nada de esto ha sucedido últimamente.

La ausencia de ciudadanía en las AP ¿será el resultado de una conducta sistemática y sostenida de representantes y mandatarios que metódicamente desestiman y desechan las opiniones expuestas en las AP sin siquiera dar las razones del descarte, vaciando de contenido la letra de las normas?

Los días 11 y 12 de diciembre se realizaron en la Legislatura maratónicas y multitudinarias AP para considerar, previo a la segunda lectura, proyectos de ley de gran impacto que habían sido aprobados en primera lectura sin previo análisis de las comisiones pertinentes. Sin tener en cuenta la muy mayoritaria oposición a dichos proyectos se aprobaron en 2ª lectura, sin devolución ni explicación alguna a quienes dedicaron tiempo y esfuerzo a sostener sus argumentaciones.

El 6 de noviembre se realizó la AP para el Metrobús de la 9 de Julio. Tampoco hubo devolución.

Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental (EslA) es formalmente adecuado e incomparablemente mejor al producido para el Centro de Convenciones y Exposiciones. Sólo hay un traspíe de redacción a folios 52 que hace incomprensible el punto 3.3.3.

En las páginas 30 y 31 del EslA se reconoce que el predio recibe impactos del tránsito en materia de contaminación atmosférica y sonora. No se consignan datos de la primera y respecto de la segunda se concluye que *la zona se encuentra sonoramente impactada, dado que en la mayoría de los puntos seleccionados se sobrepasan los límites máximos de emisión de ruido permitidos...*

LO QUE NO SE DICE ES CÓMO IMPACTARÁN SOBRE ESA LÍNEA DE BASE YA EXCEDIDA, LOS 10.125 ARRIBOS Y 8.175 PARTIDAS DIARIOS PREVISTOS.

En la página 97 se dice que *no hay significativo impacto en aire y ruido porque no se agregan nuevas fuentes, sólo se redistribuyen en la red vial.*

SE REDISTRIBUYE EN PERJUICIO DEL SUR.

El estudio geotécnico en página 26 dice ... *el nivel freático se detectó a los 5,6m “bbp” bajo boca de perforación.*

En Pág. 33 bajo el título *Inundaciones* se dice que *el área de influencia directa del proyecto se encuentra en la cuenca hidráulica del Arroyo Cildáñez.*

En la Pág. 35 se afirma que *la zona de influencia directa del proyecto no es una zona crítica de anegamiento por lluvias o por sudestadas”.*

LO QUE NO DICE ES QUE ESA CUENCA SUFRIÓ EL 2 DE ABRIL UNA INUNDACIÓN CON 1,60 DE ALTURA DE AGUA EN EL BARRIO NÁJERA Y 1,80 EN EL BARRIO CILDÁÑEZ.

La ley 2930, Plan Urbano Ambiental tiene, en esta materia, DEFINICIONES QUE NO SE VEN REFLEJADAS EN EL PROYECTO.

Dice en el Cap. I, Art. 5 d) *En relación con los riesgos de anegabilidad: Incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.*

Bajo el título *Forestación y Parquización* se dice a fojas 67 que *el diseño contempla una cortina forestal alrededor de la terminal. Una buena noticia. También es una buena noticia que se opte por una arquitectura sustentable fojas 74 y 75.*

Dice el Estudio de Impacto Ambiental en la Pág. 13: *“Debido a la envergadura del proyecto, y a la temática ..., se realizaron consultas a diversos sectores del Gobierno de la Ciudad (CPUAM, DGIUR, DPLAN, DGTRANSP, DGTRANSI, DGINVERSIONES, AUSA, SBASE, APRA) y se realizaron reuniones en conjunto para el análisis de alternativas y las posibles interacciones entre otros proyectos que las distintas áreas de Gobierno de la Ciudad tienen en carpeta para desarrollar en la zona de influencia de la terminal (por ejemplo la futura interconexión con el Subterráneo para la vinculación de la terminal con la red de transporte metropolitana, y la creación de un distribuidor, y posiblemente el decalaje del peaje en la interconexión de las autopistas cercanas al predio en evaluación).*

¿Por qué no se nos proporcionó, para formular una opinión fundada, el resultado de dichas consultas? ¿Cuáles son los

FUNDACION CIUDAD

proyectos que el GCABA tiene en carpeta que tendrían alguna posibilidad de interacción con la terminal?

NOS PARECE MUY APROPIADO VINCULAR LA TERMINAL A LA RED DE TRANSPORTE METROPOLITANA Y NOS PARECE IMPRESCINDIBLE HACERLO COMO PARTE INTEGRAL DEL PROYECTO.

Finalmente, todo Estudio de Impacto Ambiental que se precie debe considerar alternativas. NO APARECE LA CONSIDERACIÓN DE SITIOS ALTERNATIVOS EN LOS MATERIALES DISPONIBLES.

Esto es grave ya que el terreno donde se proyecta la terminal es parte del predio originalmente destinado para el Gran Taller de Subterráneos de la Ciudad y cuenta con un túnel construido a tal efecto, por lo que debería preservarse para ese uso.

En 1990 SBASE eligió un predio de características casi ideales, de unas 30 Ha entre las calles: Lacarra (Autopista AU7), Autopista Dellepiane, Perito Moreno, Mariano Acosta y Castañares, donde años antes había estado el obrador de las autopistas de la empresa AUSA. Este terreno tiene fácil conexión con la red del Subte, a través de la Línea E y un sector de túnel estaba en parte construido desde 1981, como salida a superficie de dicha línea. El taller formó parte del Plan Maestro de Infraestructura de Subterráneos de Buenos Aires publicado en 1991.

El pliego de condiciones de la concesión a Metrovías incluía como inversión a cargo del concedente, gobierno nacional, la construcción del taller.

Haciendo caso omiso del uso previsto, la MCBA vendió parte del predio al Club Pintitas. También se consolidó la ocupación del sector por el Club Huracán que tenía un comodato desde 1986.

A pesar de que queda reducido a 8ha, se mantiene, en los pliegos de Concesión de 1993 y en las adendas posteriores, la decisión de construir el taller en el predio remanente de 8 ha. Dicho predio fue formalmente entregado a Metrovías SA por SBASE en 1997.

DISPONER DEL TALLER CENTRAL PARA EL MANTENIMIENTO DE SU FLOTA DE TRENES ES ALTAMENTE PRIORITARIO PARA EL SUBTERRÁNEO DE LA CIUDAD.

Por razones históricas el Subte de Buenos Aires careció de un establecimiento adecuado a las grandes reparaciones cuya infraestructura fuera susceptible de ampliarse para soportar la expansión de la red subterránea.

FUNDACION CIUDAD

- La Línea A utilizó como taller y depósito de trenes el taller "Polvorín, que por su ubicación urbana, falta de espacio y acceso por superficie inadecuado a los nuevos trenes, no puede expandir su actividad.
- La Línea B posee en Chacarita el depósito-taller Rancagua, que es satisfactorio para la Línea pero que no tiene capacidad para absorber el mantenimiento de las flotas de las otras líneas ni es accesible desde ellas.
- Las líneas C, D y E carecen de un verdadero taller y se utilizan para el mantenimiento un conjunto de instalaciones heterogéneas, de las cuales sólo fueron previstas para tal función las cocheras Canning y Congreso de Tucumán.
- Las cocheras taller agregadas después a las líneas H, B y A, como todas las demás, están destinadas al mantenimiento liviano, y no al pesado.

Esta situación poco satisfactoria fue tolerable cuando el Subte tenía una red pequeña, con pocos coches. Desde entonces se agregaron más kilómetros y más vehículos.

Desde 2001 Metrovías dispone del diseño del taller realizado por la consultora Louis Berger, adaptado a la fracción disponible y lo entregó SBASE para su revisión.

Ante versiones de que el predio, desconociendo las necesidades del subterráneo y los antecedentes del caso, sería transferido a la Corporación Buenos Aires Sur, SBASE alertó desde 2002 a las autoridades locales, solicitando la transferencia del predio a Subterráneos de Buenos Aires y elaboró para ello un anteproyecto de ley.³

Nada de esto prosperó.

HOY NOS ENCONTRAMOS CON UN PROYECTO PARA ESTE PREDIO QUE AHOGA A LA RED DE SUBTERRÁNEOS SIN QUE SE INFORME DÓNDE SERÁ REUBICADA LA ACTIVIDAD QUE AHORA SE EXPULSA.

³ Se adjunta material complementario