

AUDIENCIA PÚBLICA

EXP 2016-23242378. Puente sobre Riachuelo
26-01-2017

Análisis del proyecto “Puente sobre Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires”, que constituye una nueva vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Lanús en la intersección de la AU7 (autopista Héctor Cámpora) con Riachuelo, a cargo de la empresa Autopistas Urbanas S.A.

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

La lectura de los 78 documentos puestos a disposición nos genera más dudas que certezas.

El documento 003, Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), en la Pág. 21 dice de AUSA: *Autopistas Urbanas S.A. es una empresa dedicada a la construcción, reforma y reparación de obras de infraestructura de transporte.*

AUSA, una Sociedad Anónima, una empresa de derecho privado, no es el organismo encargado de planificar la movilidad metropolitana, ni del planeamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo. Sin embargo AUSA en este caso está planificando. (Art. 27°.- *La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo ...*)

De ACUMAR debería haber surgido un acuerdo sobre la vocación de la Cuenca, del que derivarían propuestas para el indispensable ordenamiento ambiental de su territorio. Este Ordenamiento definiría, entre otros, la cantidad, ubicación y gálibos de eventuales puentes.

No ha ocurrido así. ACUMAR sólo ha recibido una propuesta surgida de AUSA el 1/11/2016.

El documento 0062 nos ilustra que mediante Nota (NO-2016-APN-DGAMB-ACUMAR) ACUMAR informa: *se deja constancia que la ACUMAR ha recibido una copia del Estudio de Impacto Ambiental del Puente Lacarra, cuyo responsable es la Empresa Autopistas Urbanas S.A. (AUSA). De acuerdo a lo informado, el Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto que conectará CABA con Lanús sobre el Riachuelo, ha sido presentado tanto ante APRA (Expediente EX2016-23242378-MGEYAAPRA) como OPDS con el objeto de obtener la aptitud ambiental en ambas jurisdicciones. (...) Una vez concluido el análisis de dicha documentación por parte de la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental y Social, ACUMAR emitirá una Nota, dirigida tanto a APRA como a OPDS, dejando constancia de su opinión al respecto, y en caso de corresponder, realizando las observaciones que considere pertinente.*

La opinión de tan importantes actores NO aparece en los 78 archivos.

El documento 0052, del 2 de diciembre, de la Gerencia Operativa de Prevención y Planificación, dependiente de la Dirección General de Evaluación Técnica, resume las observaciones al EsIA de parte de distintos organismos gubernamentales consultados, pero **sin consignar en la mayoría de los casos los aspectos más críticos.**

Entre los aspectos críticos, que no han sido contestados, destacamos:

Documento 0011 Arbolado: Aclara lo que dicta la normativa vigente (Ley 3.263 de Arbolado Público) sobre trasplante de árboles y cálculos compensatorios. Esto difiere de lo expresado en el EsIA, **donde se habla de acarreo a vivero municipal y de consultas a organismos que ya no existen o han cambiado de nombre.**

Documento 0018: Solicita una Línea de Base sobre calidad de aire, *con anterioridad al inicio de la obra.*

Documento 0032 y 0044 Plan Hidráulico: La UPEPH Solicita que *al momento de elaborar el proyecto ejecutivo se deberán tener en cuenta:*

- *Las obras hidráulicas previstas para la desembocadura del Arroyo Cildáñez*
- *Las obras hidráulicas que servirán al Parque Olímpico*
- *Los humedales (lagunas de tratamiento) previstos por la APRA*

El pedido se reitera en el **documento 0049** de la Dirección General de Sistemas Pluviales.

Documento 0046 Planeamiento Urbano: La Subsecretaría de Planeamiento hace mención sobre la *necesidad de tener en cuenta en el estudio definitivo del proyecto: las múltiples interrelaciones con otros planes, programas, proyectos y obras ...*

Documento 0047 del Ministerio de Desarrollo Urbano dice: *Como punto negativo se debe destacar que los trabajos a realizarse para la construcción del puente, provocarán la remoción de barros de su lecho y esto puede generar un peligro potencial para los vecinos de la cuenca, dado la peligrosidad que presentan los mismos.*

No se dan detalles de la remoción de lodos ni de su disposición.

Documento 0050 - Vías Navegables: La Dirección Nacional de Vías Navegables dice: *Con relación al análisis y aprobación del Estudio de Impacto Ambiental, corresponde señalar que el mismo deberá ser aprobado por la autoridad competente (OPDS-Organismo Provincial de Desarrollo Sustentable y/o autoridad competente de la CABA) y agregarlo a la documentación a presentar.*

No hay, entre los 78 documentos, ninguno de OPDS.

Documento 0062, del 19/12 - La Evaluación de la Dirección General de Evaluación Técnica registra entre otros, los siguientes faltantes:

Se deberán tener en cuenta las observaciones realizadas por: la Dirección General de Espacios Verdes, la Dirección General de Planeamiento Urbano, la Dirección General de Sistema Pluvial, la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico, la Dirección Nacional de Vías Navegables, la Dirección General de Planificación de la Movilidad, la Dirección General de Tránsito y Transporte y la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica.

No tenemos información posterior respecto de eventuales agregados o correcciones.

Dejo para el final el **Documento 0051** - 2 Puentes: *La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte de la Nación hace referencia a la nota donde AUSA informa que está ejecutando un estudio encomendado por el GCBA a esa firma ... para dos puentes sobre el Río Matanza-Riachuelo, Puente Lacarra y Puente Iguazú. Se requiere información adicional y la presentación del proyecto ejecutivo ante ese organismo.*

En la página 139 del EsIA se reconoce que el transporte de elementos prefabricados en *vehículos de dimensiones especiales* puede tener efectos indeseables en el tránsito.

Más puentes, vehículos de dimensiones especiales... Si consideramos que además son muchas las obras con que conviviremos en los próximos dos años no podemos sino augurar, con el Presidente de la Nación, un lío descomunal.

Insistimos como en otras ocasiones en la necesidad de contar con una Evaluación Ambiental Estratégica que evalúe políticas, planes y programas y no proyectos aislados ignorando los impactos acumulados.

La Subsecretaría de Planeamiento ha hecho mención de la *necesidad de tener en cuenta en el estudio definitivo del proyecto las múltiples interrelaciones con otros planes, programas, proyectos y obras ...*

Esperamos que se cumpla antes de que AUSA licite las obras.

AUDIENCIA PÚBLICA

EXP 2016-23242378. Puente sobre Riachuelo
26-01-2017

Análisis del proyecto “Puente sobre Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús, Provincia de Buenos Aires”, que constituye una nueva vinculación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Lanús en la intersección de la AU7 (autopista Héctor Cámpora) con Riachuelo, a cargo de la empresa Autopistas Urbanas S.A.

Andreína de Luca de Caraballo

Según una definición clásica, un estudio de impacto ambiental, es un estudio técnico, objetivo, de carácter pluri e interdisciplinario, que se realiza para identificar, prevenir e interpretar los impactos ambientales que producirá un proyecto en su entorno en caso de ser ejecutado, todo ello con el fin de que la administración competente pueda aceptarlo, rechazarlo o modificarlo. Asimismo, se analizan las posibles alternativas a la alternativa planteada.

El primer párrafo del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), documento 003, nos anticipa lo que vendrá con una particular definición:

El Estudio Técnico de Impacto Ambiental, tiene por objetivo describir las condiciones de manejo que se han de realizar durante la construcción del mismo, según las condiciones actuales de la zona y el diseño realizado por CONSULBAIRES [...]” (Pág. 8)

Una definición confusa, un documento confuso.

Hay problemas en las definiciones de áreas de impacto, de influencia, etc. El hecho de que continuamente se estén cambiando las formas de designar a las mismas cosas confunde más aún.

Las Audiencias Públicas deben hacerse para informar a la ciudadanía y escuchar lo que ésta tiene que decir, son instancias de participación que manda la Ley, no graciosas concesiones. Para cumplir ese deber, la ciudadanía debe recibir información veraz, pertinente, redactada adecuadamente y con rigor conceptual.

En la Pág. 12 el EsIA reconoce como principal problemática ambiental a las inundaciones, *producto de situaciones naturales y antrópicas.*

Coincidimos, pero no es inevitable, como se dice en la primera línea de la Pág. 13/213 y es repetido en la Pág. 104.

En la Pág. 17 se enumera entre los *objetivos complementarios que hacen al mejoramiento de la factibilidad ambiental del proyecto: Incremento del valor inmobiliario de las propiedades y del valor del suelo por la refuncionalización de la zona.*

No creemos que el aumento del valor del suelo sea beneficioso. El alto valor del suelo en la Ciudad de Buenos Aires y en el primer cordón de la Región Metropolitana atentan contra la posibilidad de generar vivienda asequible para los sectores de ingresos bajos y medios.

A partir de la Pág. 21 y bajo el título Marco Legal, se copia Normativa aplicable de la Nación, la CABA y la Provincia de Buenos Aires. Se omite la del Municipio de Lanús. La cita de la Ley Nacional 25.688 en la Pág. 30 de 213 nos recuerda que *será vinculante la aprobación del Comité de Cuenca Correspondiente.*

Preguntamos:

¿Se cuenta con la aprobación de ACUMAR?

En la Pág. 38 se inicia la cita de la normativa **aplicable** en la CABA y curiosamente se refiere a la Constitución de la Ciudad como Estatuto de la Ciudad de Buenos Aires.

En la Pág. 48 del Estudio, yace incorrectamente etiquetado como Ley 71 el Plan Urbano Ambiental de la CABA. El Plan Urbano Ambiental de la CABA fue aprobado por Ley 2930/08, que es la “*ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas*” (Art. 1º)¹

En la Pág. 72 se menciona la creación en 2006 de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) **pero no hay referencia alguna al Plan Integral de Saneamiento (PISA)**

En la Pág. 106 se cita correctamente al Plan Urbano Ambiental que recomienda *el incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y el desarrollo de programas conjuntos con los municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora.*

Preguntamos:

El Proyecto que hoy nos ocupa ¿fue consensuado con el Municipio de Lanús o surge unilateralmente de una Sociedad Anónima cuyo accionista es el GCBA?

La afirmación de la Pág. 110 es preocupante: *Una de las premisas es minimizar las modificaciones al escurrimiento de aguas pluviales como de crecientes del Riachuelo, de manera de absorber posibles consecuencias por inundaciones posteriores a la construcción de las obras, lo que evitará pleitos potenciales.*

Un estudio de impacto ambiental no está pensado para evitar pleitos, sino para proponer medidas que protejan a la población ante eventuales riesgos.

A la *Predicción y evaluación de los impactos ambientales* se accede recién en la Pág. 144. Se dedican 4 páginas a definiciones de manual. Los impactos del período de obra son también de manual.

En la *Etapa de funcionamiento* se habla siempre del impacto del *intercambiador*, **a pesar de que el título de esta Audiencia Pública es *Puente sobre Riachuelo, nueva vinculación CABA-Lanús.***

En el capítulo *Medio socioeconómico y cultural*, Pág. 154, **nada se dice sobre el impacto de la obra sobre Villa Jardín.**

Preguntamos:

¿Se modificará el programa de urbanización del barrio? ¿Se contará con menos espacio para nuevas viviendas? ¿Se consensó con el Municipio? ¿Y con los vecinos?

El Capítulo *Plan de gestión ambiental*, Pág. 158-163, es también previsiblemente de manual, sin especificidad alguna para el caso.

Ídem con el *Plan de relaciones con la comunidad* que es igualmente genérico y **no describe de qué modo se instrumentará la participación de la comunidad.**

En la Pág. 210 *Formulario de Categorización* se deja constancia del relevante efecto de la obra.

En la página 211 se solicita a APRA el Certificado de Aptitud Ambiental.

No hay solicitud ni comunicación alguna con OPDS y el Municipio de Lanús.

En las Pág. 212 y 213 aparecen copias de las planchetas 48 y 49 del Código de Planeamiento de la CABA sin sobreimpresión del proyecto.

No hay planchetas del partido de Lanús.

¹ Este y otras curiosidades/contradicciones anteriores harían pensar que al menos parte de este EsIA fue redactado antes del año 2008. Misericordias del *copy paste*.

Algunas curiosidades/contradicciones del Estudio de Impacto Ambiental:

- **En la Pág. 10 de 213** se desestima el tema calidad del aire en el sector a intervenir, que no se ve afectado por fuentes móviles, por tratarse de *un área periurbana, con escasa circulación de vehículos.*

- **En la Pág. 14**, sin embargo, se dice que en ese sector habrá un **Centro de Transferencia de Cargas o Centro de Concentración Logística.**

- **En la Pág. 15 de 213**, se dice: *En el diseño se ha considerado el cruce sobre el Riachuelo con una luz importante...*

En la misma página en otros dos párrafos se dice un *pasaje con gálibo bajo sobre las aguas... y ...tablero de poca altura.*² Esta curiosa redacción se repite en la Pág. 115. **Cuánto más fácil sería consignar el gálibo sobre las aguas en unívocos metros, como se consigna para el gálibo vertical carretero de 5,10 m.**

- **En la Pág. 16** se dice que en el área de estudio los territorios de la CABA y los municipios linderos al Riachuelo de la provincia de Buenos Aires sólo se encuentran unidos vehicularmente por el Puente Alsina.

En el siguiente párrafo de la misma página se dice que **la nueva vía que unirá las márgenes del Riachuelo estará ubicada entre los puentes La Noria y el Puente Alsina.** También en la misma página se dice: *La apertura del Nuevo Puente permite aliviar los volúmenes de tránsito sobre los dos puentes existentes. Inmediatamente reconoce que el total de viajes cruzando a través de los tres cruces aumenta por los generadores incorporados.*

- **En la Pág. 77** se dice que la ciudad de Buenos Aires *se divide en 48 barrios...*
La CABA se divide en 15 Comunas.

El Capítulo *Descripción cronológica de las etapas del proyecto* de la Pág. 108 es incomprensible. La primera etapa es de aproximadamente 16 meses y **de las siguientes etapas no se define ni el número, ni su duración.**

- **En la Pág. 136** dice la obra *tendrá un plazo de ejecución de 16 meses.*
No se desagregan etapas, sí tareas.

En el capítulo *Medio socioeconómico y cultural*, Pág. 154, se dice que *la apertura del paso bajo nivel causará un impacto positivo.*

Preguntamos:

¿No era un puente?

En todo el Estudio de Impacto Ambiental la única mención al Cambio Climático, del que hace días nada más ha vuelto a hablar el Presidente, es la que aparece en la cita de la Ley de creación del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) de la Provincia de Buenos Aires (Pág. 57).

Si bien se reconoce que *“En lo que respecta al clima del sector a intervenir, la única catástrofe natural de relevancia son las inundaciones”* (Pág. 10) y de que *“las inundaciones sobre ambas márgenes del río Riachuelo en el área de estudio son recurrentes (5 años), producto de situaciones naturales y antrópicas.”* (Pág. 12), **no hay mención alguna a huracanes, tornados, ciclones o cualquier temporal (salvo la sudestada) de esos que ocurren bastante seguido en el**

² Esta curiosa redacción se repite en la Pág. 115, donde los números diminutos de la Figura 33 no permiten adivinar el gálibo.

“Pasillo de los Tornados”³ de América del Sur, donde se localiza la RMBA⁴. No son excepcionales y, a veces ocurren varios fenómenos a la vez.

Tampoco hay mención a medidas de contingencia que tengan en cuenta la posibilidad de su ocurrencia durante las etapas de construcción y funcionamiento.

Asimismo, no se considera ni menciona la posible suba del nivel del Río de la Plata, y en cambio hay 4 escenarios de análisis de inclusión del puente que refieren al tránsito, transporte y desarrollo urbanístico (Pág. 129-132).

La mera materialización del proyecto se presenta como un impacto positivo en sí mismo: “Es importante destacar que normalmente los impactos positivos durante el período constructivo.

Desapareció texto que quizás daría sentido a la oración.

Y continúa: *En general se acciona sobre un medio determinado con el propósito de alcanzar el objetivo final que generará el impacto positivo buscado, que es el proyecto materializado.*” (Pág. 136)

El propio proyecto no es un impacto.

Para terminar

Entramos así al ámbito del *como si*: hacer *como si* se estudiara el impacto, *como si* se cumpliera con la ley, *como si* interesara que la ciudadanía se informe y entienda, y hacer todo lo posible para que eso no suceda.

La cuestión de fondo es quién decide sobre la ciudad y cómo lo hace. Esas decisiones afectan los recursos, la calidad de vida y la salud de la población por más de una generación.

Los técnicos ambientales, no pueden ser meros aprobadores de lo que les pongan delante.

³ Pasillo de los Tornados https://es.wikipedia.org/wiki/Pasillo_de_los_Tornados

⁴ Región Metropolitana de Buenos Aires