

AUDIENCIA PÚBLICA
EXPEDIENTE 2994-J-2016-PLANEAMIENTO URBANO
Análisis del Proyecto Nueva traza de la vía rápida Illia
7/12/2016

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

En la Audiencia Pública convocada por la Legislatura del 29/11 sobre este mismo tema, por tratarse de una ley de doble lectura, dijimos:

SÍ A LA URBANIZACIÓN, NO AL CORRIMIENTO DE LA AUTOPISTA.

No podemos sino coincidir con los objetivos para la urbanización de las Villas 31 y 31 bis. Para ninguno de ellos es necesario el corrimiento de la Autopista.

Tampoco sirve la obra para la integración urbana y social que se postula como fin último. Muy por el contrario, este proyecto ha generado una nueva grieta entre los vecinos.

En cuanto al procedimiento:

La Fundación Ciudad valora la 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.**

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.

En esta ocasión AUSA (Autopistas Urbanas S.A.) se ha apresurado a licitar la construcción de la autopista: **antes de la Audiencia Pública obligatoria previa a la aprobación definitiva de la ley, y antes de contar con el Certificado de Aptitud Ambiental** que debe emitir, luego de esta Audiencia Pública, la Agencia de Protección Ambiental (APrA).

Esto último transforma a las Audiencias Públicas en un nuevo género de ficción: **PARTICIPACIÓN COMO SI.**

Recientemente ACUMAR (en la Audiencia Pública: del Plan Integral de Saneamiento Ambiental del Matanza Riachuelo –PISA-) ha dado un ejemplo de cómo debe ser la consideración dada a las expresiones en una Audiencia Pública.

Instamos a que de modo alguno se licite la obra antes de haber considerado los argumentos expuestos en esta Audiencia Pública.

En lo referido al Impacto Ambiental objeto de esta Audiencia Pública:

- En la página 45 de 366 dice, el Estudio de la firma TRECC, experto en estas lides, que el corrimiento de la Autopista Illia *se inscribe en el marco del **Plan Maestro de Urbanización Integral Retiro Puerto**, cuyo objetivo es promover la interconectividad e integración del entramado urbano entre la Villa 31 y 31bis, la zona portuaria y la Ciudad. Desconocemos dicho Plan Maestro.*
En un momento en que la ciudad discute el demorado Código Urbanístico y fundamentalmente con un fallo de la Justicia que ratifica el modo participativo en

que debe elaborarse, parece extemporánea la existencia de un Plan, cuyo contenido y autoría se desconoce, por fuera del Código elaborado participativamente.

No hay datos tampoco sobre en qué Plan de movilidad urbana se inscribe este proyecto.

- En la página 47 de 366 se dice que *la NUEVA TRAZA VÍA RÁPIDA ILLIA "...virará en dirección a la estación Peaje Retiro cruzando en altura la playa ferroviaria perpendicularmente."*
Esperamos a que se trate de un error del evaluador ya que una curva de 90° en altura parece hartamente peligrosa.
- En la página 60 de 366, en la DESCRIPCIÓN DEL MEDIO DE IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO, en el subtítulo Red de subterráneos, **se omite la consideración de la línea H y la nueva estación Facultad de Derecho, que está precisamente en el Área de Implantación del Proyecto.**
- En la página 70 y 71 de 366, **es pobre la línea de base de calidad de aire, porque es pobre la medición en la CABA.** Aún así, podrían haberse consignado los valores medidos. En cambio, sólo se consignan los valores máximos admitidos.

Concluyendo:

En la categorización de los impactos que se inicia en la página 1 de 366 se definen los impactos alto, medio y bajo sobre el medio natural y el medio social. Respecto al medio social, un impacto leve: *se define como uno de corta duración o que afecta a un grupo reducido de personas en un área localizada pero que no implica una alteración evidente en la calidad de vida o en las pautas culturalmente establecidas y valoradas socialmente como relevantes para una comunidad...*

Visto y oído lo dicho por los vecinos en la Audiencia del 29/11, en cuanto perciben que este proyecto dista de lo demandado y consensuado y formalizado por la Ley 3343, el presente proyecto no tiene impacto leve en el medio social.

AUDIENCIA PÚBLICA
EXPEDIENTE 2994-J-2016-Planeamiento Urbano
Análisis del Proyecto Nueva traza de la vía rápida Illia
7/12/2016

Andreína de Luca de Caraballo

Continuando con lo expresado anteriormente por la Sra. María Teresa Arauz sobre el Estudio de Impacto Ambiental,

- En la página 81 de 366 se dice que *la propuesta definirá tres grandes áreas: En el inciso a) se refiere a un sistema de parques y plazas en altura que se constituyan en elementos articuladores del sistema urbano.*

Cuesta creer que un sistema de parques y plazas en altura funcionen como articuladores del sistema urbano.

Más bien parece copiarse mal el ejemplo de ciudades que transformaron autopistas en parques urbanos como Harbor Drive, en Portland, Oregon. Como está probado que las autopistas inducen más tránsito, lo que se hizo fue suprimirlas para beneficiar la calidad ambiental y de vida.

- En la página 83 de 366, en relación al *IMPACTO ACÚSTICO*, se dice que *el proyecto tendrá impactos positivos generalizados en materia acústica y significativos mayormente en las edificaciones de la Villa 31. Los impactos negativos, originalmente leves y acotados en extensión se verán minimizados por la instrumentación de las medidas de mitigación recomendadas.*

Queremos recordar que los vecinos de la AU 25 de Mayo aún esperan las medidas de mitigación que la Justicia ha ordenado.

En **2003**, la Cámara confirmó una sentencia de primera instancia favorable a Barragán y ordenó a AUSA presentar al juez “*un Estudio Técnico de Impacto Ambiental y un Plan de Adecuación Ambiental*”.

Además, indicó que la empresa y el gobierno porteño debían “*elaborar un Plan de Adecuación de la Autopista*” que permitiera “*la reducción de los ruidos excesivos emitidos tanto en el espacio público circundante como en las edificaciones linderas a la autopista*”. La ejecución del plan era responsabilidad del Ejecutivo porteño. Posteriormente, ante la no actuación, se realizaron nuevas audiencias en **2006** y **2010**.

En el año **2013**, ante la no actuación, el juez de la causa ordenó a AUSA que en el término de sesenta días presentara “*un nuevo Estudio Técnico de Impacto Ambiental y un Plan de Adecuación Ambiental*” que identificara los niveles de ruido en el espacio público, en las viviendas y los edificios cercanos, “*incluidas escuelas y hospitales*”.

También debían especificar “*las soluciones técnicas para reducir los niveles de ruido en ambos espacios*” y analizar “*las medidas de mitigación estructurales y no estructurales propuestas por el cuerpo técnico de la UBA*”. AUSA, a la vez, debía presentar un cronograma de ejecución de las propuestas.

La empresa y el gobierno local apelaron e insistieron en presentar los mismos documentos; la Justicia rechazó ese pedido diciendo “*Debe tenerse especialmente en cuenta que ya han transcurrido más de once años desde la sentencia*”, detalló.

FUNDACIÓN CIUDAD

Por otra parte, en la cita de la **página 81** nada se dice de la afectación de los vecinos frentistas de Libertador, ya que la autopista se acercará a sus viviendas.

- En la **página 182 de 366** se dice *“la relocalización de la traza y consecuentemente del flujo vehicular, implicará que estos niveles de presión sonora se propagarán en nuevos sectores cuya sensibilidad será analizada más adelante en ese documento.”*

No hemos encontrado ese análisis por lo cual solicitamos que se nos provea dicha información.

- En la **página 84 de 366** referida a la afectación a servicios ferroviarios **no queda claro que las pilas centrales no puedan generar peligro para el ferrocarril, eterno postergado cuando de inversiones se trata.**
- En la **página 87 de 366** se habla de la *necesidad de relocalizar viviendas del polígono de afectación. También de celebrar las consultas satisfactorias con los vecinos, las comunidades afectadas...*

Por lo visto y escuchado en la Audiencia Pública del 29/11 sobre este mismo tema, esto no ha ocurrido.

Para los vecinos, no es necesaria la obra para la integración de Villa 31 porque no se consensuó con el barrio y porque violenta el proyecto de urbanización consensuado con los vecinos y aprobado por Ley N° 3343.

- En la **página 92 de 366** se dice: *“en total serán demolidos aprox. 10.400m³ de estructuras existentes. Una vez clasificado, se enviará a disposición final según determine el GCBA.”*
- En la **página 93 de 366** se dice: *“se estima un volumen de movimiento de suelos de aprox. 18.300m³ que se enviarán a disposición final según determine el GCBA...”*

Nada se dice del lugar de la disposición final de escombros y tierra, ni se estima el impacto de dicha disposición y del consiguiente tránsito de camiones.

Resulta difícil entonces evaluar un elemento fundamental en un proceso de Evaluación de Impacto Ambiental.

Concluyendo

No creemos en absoluto que se trate de una obra prioritaria.

El presupuesto de la Ciudad, con el sacrificio que implica para los contribuyentes el aumento previsto, debe ser asignado cuidadosamente y debe responder a una planificación conjunta y no a proyectos que no reconocen legitimidad social alguna.

Hace años venimos intentando sin éxito, 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.

Próximamente la ciudad estaría soportando el impacto acumulado del RER, el Paseo del Bajo, el Soterramiento del Sarmiento, el Colector margen izquierdo del Riachuelo y ahora la destrucción/construcción en la Autopista Illia.

Aspiramos a que todas estas obras, salvo la del colector margen izquierdo, NO PROSPEREN, por el relevante efecto/impacto acumulado.

Instamos al Poder ejecutivo a contestar los cuestionamientos de esta Audiencia Pública.