

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Audiencia Pública

Construcción Autopista Presidente Juan Domingo Perón

- En las instalaciones del Club Ducilo, sito la localidad de Berazategui, provincia de Buenos Aires, a los 19 días del mes de noviembre de 2010, a la hora 9 y 55:

Sr. Presentador.- Damos inicio a la apertura de esta Audiencia Pública. Se encuentran junto al señor intendente municipal, doctor Juan José Mussi, el ingeniero Nelson Periotti, en carácter de presidente de esta Audiencia Pública -que es el Administrador Nacional de Vialidad Nacional-; el presidente alterno, ingeniero Raúl Arias Saisi, jefe del primer distrito de Vialidad Nacional; los señores secretarios, ingeniera Emma Albrieu -coordinadora general de la obra-, y el ingeniero José Sedda, coordinador institucional.

Participan autoridades nacionales, provinciales, del gabinete municipal, legisladores, oradores, representantes de organizaciones no gubernamentales e instituciones de bien público, medios de prensa y agentes de la Dirección Nacional de Vialidad.

Para realizar la apertura correspondiente, tiene la palabra el ingeniero Nelson Periotti, presidente de esta Audiencia Pública.

Sr. Presidente (Periotti).- Muy buenos días.

Señor intendente de la Municipalidad de Berazategui: muchísimas gracias por permitirnos llevar adelante este acto trascendente para la provincia de Buenos Aires.

Señores funcionarios nacionales, provinciales, municipales; señores referentes de las distintas organizaciones sociales que nos acompañan en este acto; vecinos de las distintas localidades, amigos de la prensa: vamos a dar comienzo a la Audiencia Pública convocada por la Dirección Nacional de Vialidad, a través de la Resolución de la Administración General 2.036 del corriente año y en el marco del decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.172/03, que reglamenta el acceso a la información pública.

Vamos a someter a consideración de la ciudadanía el Tramo IV del proyecto ejecutivo preliminar para la construcción de la Autopista Presidente Perón, tercer anillo de circunvalación del área metropolitana de la provincia de Buenos Aires.

Concretamente esta Audiencia Pública estará referida al tramo comprendido entre la Ruta Provincial N° 53, en la localidad de Florencio Varela, y la Autopista La Plata-Buenos Aires, 21 kilómetros y 400 metros de los 94 kilómetros previstos en la totalidad de la autopista.

El sistema vial es una de las infraestructuras neurálgicas para el desarrollo y crecimiento de las estructuras económico-productivas de nuestro país. Es el principal soporte físico del movimiento de cargas y pasajeros en el territorio nacional. La estrecha relación entre la infraestructura vial y el crecimiento económico se verifica analizando el tránsito en la red vial nacional. Acompañando el crecimiento de la actividad económica -que en el período 2002 y 2009 creció aproximadamente un 60 por ciento-, el tránsito medio diario anual se incrementó en similar proporción para igual período.

Creció la economía, creció el tránsito y entonces la planificación de la estructura de la red vial por parte del gobierno nacional, en coordinación con las acciones emprendidas por las provincias en los sistemas viales provinciales, permiten promover un mayor equilibrio territorial en la distribución de las infraestructuras que posibiliten intervenir en la composición territorial del país, sus regiones y provincias, y estimular el desarrollo económico de las regiones más dinámicas.

Estos principios son los que ha aplicado el Poder Ejecutivo nacional para la decisión política de concretar esta emblemática autopista, instalada en la sociedad desde hace cuarenta años.

Se ha diseñado una obra que continúe el actual Camino del Buen Ayre, generando una comunicación directa Norte-Sur del Gran Buenos Aires, optimizando sensiblemente la permeabilidad transversal de las principales arterias bonaerenses.

Esta carretera vinculará quince municipios y beneficiará a un área habitada por aproximadamente siete millones de personas. Por la importancia, la relevancia y el impacto que este proyecto implica para toda la ciudadanía y porque destacamos el valor de los distintos aportes que los vecinos y las organizaciones sociales públicas o privadas puedan realizar a este proyecto es que hemos convocado hoy y aquí la Audiencia Pública.

La Audiencia Pública constituye una instancia de participación en el proceso de toma de decisión en la cual la autoridad responsable habilita a la ciudadanía un espacio institucional para que todo aquel que pueda verse afectado o tenga un interés particular o general, exprese su opinión, promoviendo así una efectiva participación ciudadana, y permite confrontar de forma transparente y pública las distintas opiniones, propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones existentes sobre las cuestiones puestas en consulta.

Por eso, agradecemos que en esta convocatoria haya tanta participación y protagonismo de aquellos que desean exponer y de aquellos que desean informarse. Nuestra gratitud a todas las entidades civiles, a las asociaciones profesionales, a las universidades, a los vecinos, a los usuarios, en fin, a todos quienes evidencian con su presencia especial interés por la concreción de la mejor Autopista Presidente Perón.

Es intención del Poder Ejecutivo nacional continuar con esta política de crear espacios con el fin de que los vecinos, la comunidad, sea protagonista y ejercite todos los derechos que como tales les acuerda la Constitución Nacional, y por supuesto anhelamos que esta obra tan importante para el área metropolitana del conurbano bonaerense la podamos ejecutar conforme al proyecto presentado con sus posibles alternativas y con la inclusión de todos los aportes que se puedan realizar en esta Audiencia Pública.

Muchas gracias y dejamos oficialmente inaugurada esta segunda Audiencia Pública de la futura Autopista Presidente Perón. *(Aplausos.)*

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- A continuación voy a leer el reglamento de la Audiencia Pública Autopista Presidente Perón: "La audiencia se extenderá ininterrumpidamente hasta concluir las exposiciones, a cuyo término se labrará un Acta que será suscripta por las autoridades y por todos aquellos asistentes que deseen rubricarla.

"El orden de exposición de los participantes inscriptos estará establecido de acuerdo con las inscripciones que se efectuaron en el registro del Primer Distrito de la Dirección Nacional de Vialidad.

"Las solicitudes de intervención de oradores no registrados deberán efectuarse por escrito en la Secretaría de la audiencia en un registro especial habilitado sólo hasta las 13 horas.

"La Presidencia evaluará la solicitud, atendiendo las razones de los solicitantes y del buen orden del procedimiento. En caso de

admitir tales intervenciones, las mismas se efectuarán a continuación del último orador y por el tiempo que a tal efecto le asigne la Presidencia.

"Los interesados podrán efectuar preguntas por escrito en el formulario que a tales efectos se le entregará en la Secretaría de la audiencia. Dichas preguntas sólo podrán versar sobre el objeto de la audiencia y deberán identificar al orador que deba responderlas.

"La Presidencia, al finalizar las presentaciones orales, establecerá la modalidad de respuesta si esta correspondiera. No se admitirán interrupciones ni preguntas a los oradores durante su intervención.

"Los participantes que requieran efectuar presentaciones con proyector deberán presentarse en la Secretaría de la audiencia con la debida anticipación, a los efectos de verificar el correcto funcionamiento del sistema y los archivos.

"Cualquier circunstancia o hecho no previsto que se produzca en el desarrollo de la audiencia será resuelto por la Presidencia.

"Si un expositor no se encuentra presente en la sala al momento de corresponderle su intervención o bien desiste de formularla, se otorgará el uso de la palabra al orador que continúa en el orden previsto.

"El o los oradores que perdieran la posibilidad de efectuar su intervención por hallarse ausentes, serán convocados nuevamente en un segundo llamado una vez que hayan efectuado sus presentaciones la totalidad de los participantes inscriptos, ya sea en el orden del día o en el registro especial habilitado.

A continuación, y para que todos sepamos voy, a proceder a leer el Orden del Día de acuerdo al procedimiento del decreto 1.172/03. Dice así:

"Audiencia Pública, Autopista Presidente Perón, Tramo IV, Ruta Provincial N° 53 - Autopista La Plata- Buenos Aires, Resolución A.G. N° 2.036/10.

En primer término, se comunica que en la sede del 1° Distrito de la Dirección Nacional de Vialidad sito en la Avenida General Paz N° 12.190 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se habilitó un Registro de Participantes para la Audiencia Pública desde su publicación hasta el 17 de noviembre de 2010. En dicho registro se han inscripto la totalidad de 161 participantes de los cuales 128 serán oradores.

Informes de participantes. Las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la Audiencia. Copia de las mismas se encuentran en la Secretaría de la Audiencia y pueden ser consultadas por los Participantes.

Se informa que el Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires y el Ingeniero Civil Ernesto Félix Weber realizaron presentaciones por escrito que serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la Audiencia. Copia de las mismas se encuentran en la Secretaría de la Audiencia y pueden ser consultadas por los Participantes.

La nómina de inscriptos que solicitaron hacer uso de la palabra así como su orden y el tiempo previsto para su exposición es la siguiente:

Por razones de mejor organización, expondrán inicialmente los representantes de la Dirección Nacional de Vialidad, los proyectistas y diferentes especialistas que intervinieron en la elaboración y revisión de la documentación objeto de esta Audiencia Pública.

Las exposiciones de los representantes de los gobiernos nacional, provincial y municipal tendrán una duración de diez (10) minutos. Las organizaciones no gubernamentales, Los particulares interesados

dispondrán de cinco (5) minutos para realizar las exposiciones correspondientes.”

A continuación voy el número de personas físicas o jurídicas representado por tiempo de exposición:

1. Dr. Juan José Mussi, Intendente de Berazategui 10´
2. Ing. Emma Albrieu, DNV- Coordinadora Técnica del proyecto 10´
3. Ing. Jorge Felizia, Consultor 10´
4. Lic. Haydeé Lordi, Consultora 10´
5. Ing. Andrés Juan, Consultor 10´
6. Dra. Verónica Rodríguez Gabiolo, Consultora 10´
7. Ing. Miguel Ungaro, Consultor 10´
8. Lic. Mariana Burghi, DNV - Coordinadora CEGA 1º Distrito 10´
9. Arq. Lucía Salice, DNV 10´
10. Ing. Andrea González, Consultora 10´
11. Ing. Matías Álvarez Muguerza, Consultor 10´
12. Ing. Julia Mazzoni, Consultora 10´
13. Ing. Horacio Velasco, Consultor 10´
14. Lic. Claudio Daniele, Consultor 10´
15. Ing. Luciano Peralta, Contratista 10´
16. Ing. Andrea González, Consultora 10´

El mismo grupo va a explicar la alternativa 1, la alternativa 2 y la alternativa 3 para que a todos nos quede bien en claro cómo son las alternativas.

17. Ing. Matías Álvarez Muguerza, Consultor 10´
18. Ing. Julia Mazzoni, Consultora 10´
19. Ing. Horacio Velasco, Consultor 10´
20. Lic. Claudio Daniele, Consultor 10´
21. Ing. Carlos Pizzolini, Contratista 10´
22. Ing. Andrea González, Consultora 10´
23. Ing. Matías Álvarez Muguerza, Consultor 10´
24. Ing. Julia Mazzoni, Consultora 10´
25. Ing. Horacio Velasco, Consultor 10´
26. Lic. Claudio Daniele, Consultor 10´
27. Ing. Fabián Sacafatti, Contratista 10´
28. Ing. Oscar Saravia, DNV - Jefe División Conservación del Primer Distrito DNV 10´
29. Leandro García Silva, Área Medioambiente y desarrollo sustentable de la Dirección de Derechos Sociales del Defensor del Pueblo de la Nación 10´
30. Alba Irene Ale, particular interesada de Ranelagh 5´
31. Ernesto Salgado, particular interesado de Berazategui 5´
32. Alberto Raúl Lavoire, particular interesado de City Bell 5´
33. Julio Enrique Ghione, particular interesado de La Plata 5´
34. José Orver, particular interesado de La Plata 5´
35. Jorge Marmorato, particular interesado de Berazategui 5´
36. Eyra Reyes de Holgado, representante del Foro Parque Pereyra Iraola 5´
37. Fernando Fernández, particular interesado de Villa Elisa 5´
38. Elizabeth Rodríguez, particular interesada de Villa Elisa 5´
39. Mario Carlos Secco, Intendente de Ensenada 10´
40. Daniel Alfredo Rodríguez Paz, Consorcio de Gestión del Puerto La Plata 10´
41. Luis Alberto Blasetti, Honorable Concejo Deliberante de Ensenada 10´
42. Roberto Pollan, Zona Franca 10´
43. Héctor Tentoni, Cámara de Comercio e Industria de Ensenada 5´
44. Fernando Verdaguer, Director General de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires 5´
45. Daniel Omar Galeazzi, Petroken Petroquímica Ensenada S.A. 5´
46. Ricardo Cortelletti, Siderar S.A.I.C. 5´

47. Guillermo Celentano, YPF S.A. 5´
48. Marcelo Janorsei, Copetro S.C. 5´
49. Néstor Marinelli, Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires 5´
50. Rodolfo José Rocca, Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires 5´
51. Arcángel José Curto, Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires 10´
52. Federico Bordelois, Director de Impacto Ambiental del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible 10´
53. Marta Marengo de Tapia, Presidenta Honoraria Centro Argentino de Arquitectos Paisajísticos 5´
54. Ana Inés Bajcura, del Centro Argentino de Arquitectos Paisajísticos 5´
55. Miguel Ángel Salvia, Representante de la Asociación Argentina de Carreteras 5´
56. Carlos Eduardo Bonicatto, Defensor del pueblo de la Provincia de Buenos Aires 10´
57. Gabriel Raúl Tubio, Defensoría del Pueblo de la Pcia. de Buenos Aires 5´
58. Justo Manuel Arauz de Paz, Defensoría del Pueblo de la Pcia. de Buenos Aires 5´
59. Carlos Horacio Martiarena, Defensoría del Pueblo de la Pcia. de Buenos Aires 5´
60. Ing. Mario Oscar Sosa, particular interesado 5´
61. Marcelo Bolaños, Fiscalía de Estado de la Provincia de Buenos Aires 10´
62. Gato Oscar Delavolt, Fiscalía de Estado de la Provincia de Buenos Aires 10´
63. Ing. Héctor Giagante, Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires 10´
64. Aníbal Gasbarro, Municipalidad de La Matanza 10´
65. Oscar Quirós, Municipalidad de Presidente Perón 10´
66. Francisco Armando Gandía, Municipalidad de Berazategui 10´
67. José Díaz Grosso, Particular interesado de El Pato 5´
68. Yolanda N. Tobares, particular interesada de El Pato 5´
69. Isidoro Ladeira, particular interesado de El Pato 5´
70. Elena Ivana Wyslobockyj, particular interesado de El Pato 5´
71. José María Garbarino, Sociedad de Fomento "Unión" de El Pato 5´
72. Víctor Hugo Lanieri, Cooperativa agropecuaria productores Pereyra Iraola 5´
73. Fernando Abel Fernández, particular interesado de El Pato 5´
74. Rafael Guerreiro, particular interesado de El Pato 5´
75. Tomás Vanrell, Municipalidad de Florencio Varela 10´
76. Diego Alberto Bianconi, Unión Industrial de Florencio Varela 5´
77. Luis Alberto López, Central General de Empresarios de Florencio Varela 5´
78. Ana Mariacioch, particular interesada de Berazategui 5´
79. Alicia Castro, particular interesada de City Bell 5´
80. Alejandra Zago, particular interesada de Villa Elisa 5´
81. Gabriel Soler, particular interesado de La Plata 5´
82. Isabel Goncalves Domingues, particular interesada de Villa Elisa 5´
83. Carolina Muri, particular interesada de Villa Elisa 5´
84. María Lilia Merzdorf, particular interesada 5´
85. Elena Beatriz Senatori, particular interesada de La Plata 5´
86. Jorge M. De Ferrari, particular interesada de City Bell 5´
87. Néstor Damián Morua, particular interesado de Villa Elisa 5´
88. Patricio Narodowski, particular interesado de Villa Elisa 5´
89. Marcelo Martínez, particular interesado 5´
90. Leda Giannuzzi, particular interesado 5´

91. Leonardo Guarrera, particular interesado 5'
92. Juan Carlos Manzlin, particular interesado de Sarandi 5'
93. Alberto Drago, particular interesado de Quilmes 5'
94. Gustavo Daniel Mammini, particular interesado de Villa Elisa 5'
95. Susana Mammini, particular interesada de Villa Elisa 5'
96. Alejandro Enrique Vidal, particular interesado de Villa Elisa 5'
97. Gricel Mallach Barouite, particular interesado de Villa Elisa 5'
98. Patricia Graciela Gallardo, particular interesada de La Plata 5'
99. Jorge Fernández, particular interesado de Quilmes 5'
100. Horacio De Belaustegui, particular interesado 5'

Nos entregó la personería jurídica, así que lo vamos a dejar sentado en el Acta.

101. Laura Verónica Alfonso, particular interesada de Villa Elisa 5'
102. Andrea Gantzer, particular interesada de Ranelagh 5'
103. Victorina Spoja, particular interesado 5'

También nos entregó la personería jurídica que representa a la comunidad mapuche tehuelche.

104. Pablo Numa Tapia, particular interesado de Villa Elisa 5'
105. Gabriel Severo Montero, particular interesado de La Plata 5'
106. Ricardo González, particular interesado de Villa Elisa 5'
107. Ana Vernengo, particular interesada de Villa Elisa 5'
108. Valeria Lucia Zeitlin, particular interesada de Berazategui 5'
109. Pablo Esteban Larriega, particular interesado de villa Elisa 5'
110. María Inés Hernández, particular interesada de villa Elisa 5'
111. Hugo Pristupa, particular interesado de Berazategui 5'
112. Oscar Negrelli, particular interesado de City Bell 5'
113. Alicia Paola Franco, particular interesada de Berazategui 5'
114. Diana C. Alfonso, particular interesada de Ranelagh 5'
115. Norberto Filippi, particular interesado de Berazategui 5'
116. Javiera Rodríguez, particular interesada de Villa Elisa 5'
117. Sergio Panella, particular interesado de La Plata 5'
118. Alejandra María Guido, particular interesada de City Bell 5'
119. Lorena Vicenty, particular interesada de La Plata 5'
120. Pedro Antonio Castriotti, particular interesado Berazategui 5'
121. Enrique Daniel Galanko, Federación de Instituciones Culturales y Deportivas del Gran La Plata 5'
122. Fernando Glenza, Particular interesado 5'
123. Marta Slavazza, particular interesado 5'
124. Eduardo Wasylkone, Particular interesado 5'
125. María Cristina Kotula, particular interesada 5'
126. Dante S. Anzolini, particular interesado de Berisso 5'
127. Fabián Román, particular interesado del Peligro 5'
128. Jorge Donato D'Arielli, Acumar 10'

Por último, se presenta la nómina de Autoridades de la Audiencia:
 Presidente: Ingeniero Nelson PERIOTTI

Presidente Alterno: Ingeniero Raúl ARIAS SAISI

Secretaria: Ingeniera Emma Lía ALBRIEU CIPOLLINA

Secretario alterno: Ingeniero José SEDDA

A continuación invitamos al primer orador, el doctor Juan José Mussi, intendente de Berazategui. Tiene 10 minutos. (Aplausos.)

Sr. Mussi.- Muy buenos días. Tengo que confesar que es la primera audiencia de este tipo de la cual participo. Parece mentira pero es así. Tengo que agradecer la presencia, y lo tengo que hacer porque a pesar de ser el primer orador soy el intendente de Berazategui- del ingeniero Nelson Periotti, que es el presidente de la audiencia y administrador de Vialidad Nacional; del ingeniero Raúl Arias Saisi, presidente alterno de la Audiencia Pública y jefe del distrito 1° de Vialidad Nacional; de la ingeniera Emma Albrieu, secretaria de la Audiencia Pública y coordinadora general de la obra, y del ingeniero José Sedda, que es coordinador institucional.

Quiero también agradecer la presencia de instituciones de Berazategui y municipios vecinos, y agradecer la presencia de vecinos, simplemente de nuestro municipio que se han interesado por el tema.

Quiero decir que me parece bárbaro este antecedente, generar este precedente institucional importante para la vida democrática, hacer que los vecinos puedan opinar respecto de obras públicas de esta envergadura.

Seguramente después de opinar puede tranquilamente enriquecerse el proyecto. No es solamente acercar ideas sino que esas ideas también puedan servir para enriquecer el proyecto.

Yo espero, como intendente municipal de Berazategui, que esto se desarrolle dentro del marco del mayor respeto por la opinión de todo el mundo, y quiero dejar sentado que Berazategui quiere esta obra. Berazategui quiere que se haga esta obra, por una razón elemental: porque esto significa un progreso importantísimo para el distrito porque va a favorecer el desarrollo industrial, especialmente de la zona de El Pato. Nosotros estamos apuntando seriamente a disminuir la desocupación en Berazategui y en la zona de El Pato hay un desarrollo de parques industriales que seguramente va a generar esta mano de obra que los berazateguienses, y yo diría todos los argentinos, necesitamos.

Creo que la traza que en forma primitiva se ha ideado es la mejor y quiero decirles también que gracias a Dios, por lo que hemos visto y venimos siguiendo esto, no afecta desde el punto de vista ecológico prácticamente a ningún sector de la vida de Berazategui.

Les quiero decir además que sí pido -porque a nosotros nos ha tocado cuando hicimos la avenida Mitre, que por cada árbol que tuvimos que tocar replantamos diez árboles-, que se tenga en cuenta esto. Son muy poquitos los árboles que se van a tocar, pero que los que se toquen sean reproducidos en diez veces lo que se ha tocado. Estoy seguro que esto se va a contemplar y que esta traza va a favorecer indudablemente a todo nuestro vecindario. No podemos de ninguna manera, a veces por problemas particulares, por problemas que tienen que ver con la vida de un ciudadano a quien aparentemente se pueda perjudicar, dejar de tener en cuenta a la enorme cantidad de personas que se favorecen.

Así que con ese concepto nosotros apoyamos esta obra. Pensamos que es una obra prioritaria. Cuando vemos todos los días los camiones que pasan por la Autopista La Plata-Buenos Aires y que podrían llegar tranquilamente desde otro lugar, cuando vemos que hay una Argentina creciente en lo más importante que es el desarrollo industrial, no podemos no dejar de realizar esta obra que nos parece trascendente. Y reitero, no solamente lo estoy haciendo a título personal sino que estoy representando la voluntad de una enorme cantidad de vecinos de Berazategui. Nosotros siempre tenemos la obligación de favorecer a las mayorías. En este caso, creemos que lo estamos haciendo. Muchas gracias. Buenos días. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Gracias, señor intendente.

Tiene la palabra la ingeniera Emma Albrieu, de la Dirección Nacional de Vialidad, coordinadora técnica del proyecto.

Sra. Albrieu Cipollina.- Vuelvo a saludar a todos.

En primer lugar, vamos a hablar un poco de cuál es la situación actual del Conurbano Bonaerense en cuanto a la infraestructura existente para circular y vincularse con la Ciudad de Buenos Aires y el resto de los partidos. Después les voy a comentar la historia de esa infraestructura, la historia de esta Autopista Presidente Perón. Voy a contarles cómo es el contrato de esta obra, que es diferente al general de las obras que estamos acostumbrados, y cuál es la situación actual de ese contrato.

En primer lugar, cuando nosotros nos situamos en el Conurbano Bonaerense con todo el tránsito que quiere circular del Norte al Sur, utiliza lo que llamamos la red de accesos a Buenos Aires, que está conformada por el Acceso Norte -en verde-, el Acceso Oeste -en amarillo-, la Ricchieri y Autopista Ezeiza - Cañuelas -marcada con celeste- y la Autopista La Plata-Buenos Aires, marcada como fucsia. Toda esta red de accesos a Buenos Aires, que es la más moderna que tiene nuestro país, vincula radialmente todo el Conurbano con la Ciudad de Buenos Aires con esa mentalidad portuaria de ir hacia el puerto de Buenos Aires, que es una mentalidad histórica.

De esos accesos, si bien es cierto que muchos estaban contruidos antes, en el año 1993 se concesionó el Acceso Norte, el Acceso Oeste y la Ricchieri. Y si bien existían las trazas y existía una cierta capacidad en las vías, se ampliaron. Los remonto a ese año cuando en el primer tramo del Acceso Norte se construyeron 22 carriles en total, en ese momento tenía nada más que ocho carriles. En ese momento también hubo muchísima oposición para la obra, pero después se pudo construir y hoy realmente no nos imaginamos entrar por el Norte a la Ciudad de Buenos Aires sin tener esa capacidad hoy existente.

El primer tramo del Acceso Oeste en ese momento se construyó plenamente entre la Avenida General Paz y Vergara o la Ruta Provincial N° 4; hubo que relocalizar a más de 1.200 familias, se pudo hacer y se construyó. Y como traza totalmente nueva también la Autopista Ezeiza - Cañuelas.

La Autopista Presidente Perón la separé porque en verdad tiene una larguísima historia, que llegó a concretarse casi un siglo después. En el año 1900 la Dirección de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires había previsto construir una autopista en lo que hoy es el Camino General Belgrano, que unía la ciudad de La Plata con Avellaneda. Estaban previstas dos calzadas y sólo se construyó una, y cuando quisieron hacer la segunda calzada por el año 1930 ya habían vendido los terrenos que estaban previstos. Entiendo que debe haber sido una retrocesión, por haber pasado el tiempo y no haber construido la obra.

En el año 1965, el entonces gobernador, Anselmo Marini, generó una Comisión de Estudios y Proyectos para elaborar los proyectos justamente de la Autopista La Plata-Buenos Aires, y si bien es cierto que por ahí tienen mala fama las comisiones, esa comisión es la que generó el proyecto original de la Autopista La Plata-Buenos Aires, que por supuesto, cuando se construyó, al haber pasado tanto tiempo, hubo que modificar sobre todo la parte hidráulica, pero en ese momento se inició la autopista, se construyeron los canales de los arroyos hacia el río de la Plata, se colocó el alambrado y de alguna manera se lanzó la autopista.

En el año 1995 recién se habilitó el tramo Buenos Aires-Quilmes -miren el tiempo que pasó-; en el 96, hasta la rotonda Gutiérrez, y en 2002 se habilitó el tramo Hudson-La Plata por la traza original que habían previsto esos visionarios en el año 65.

Entre el arroyo Baldovinos, en el kilómetro 34.900, hasta la ruta provincial 19, en el kilómetro 41.200 de la autopista, se desarrolla por los terrenos del Parque Pereyra Iraola.

Acá podemos ver esa comisión original que les decía, que en el año 65 aglutinó a muchos profesionales platenses de mucha trayectoria, que son los que analizaron, estudiaron y sirvieron de base para elaborar el proyecto definitivo. Eso que les comenté es toda la circulación radial hacia y desde la Capital Federal.

Cuando todos los vecinos de los partidos que circundan la Capital Federal quieren dirigirse de Norte a Sur, hoy como infraestructura tienen las radiales, que son la avenida General Paz - que es el primer anillo de la Ciudad de Buenos Aires-, la Ruta Provincial N° 4 -graficada en amarillo- y la Ruta Provincial N° 6, que está en violeta.

También tienen su larga historia. La General Paz, en la década del 30, fue diseñada por el ingeniero Palazzo. Imagínense que todavía se circulaba por la izquierda, como en Inglaterra. Luego fue remodelada en los 90, se amplió la capacidad, y en el 2000 se agregó otro carril entre el Oeste y la Lugones, se construyeron esos puentes percha -que están en colorado y que a todo el mundo le llaman la atención- porque realmente resultaba insuficiente. Imagínense que en el año 30 había 300 mil vehículos patentados en todo el país. Hoy, para el año que viene, está pensado que la Argentina va a producir más de 800 mil vehículos. Imagínense que hay que darle algún tipo de solución a esos vehículos que circulan.

En la década del 70 se construyó la ruta 4 y, un poco después, la Ruta Provincial 6, que hoy están totalmente colapsadas. Entonces, todo el tránsito que quiere dirigirse de Norte a Sur utiliza la red de acceso a Buenos Aires, las autopistas urbanas, se introducen a la Ciudad de Buenos Aires por Lugones y se dirigen a La Plata-Buenos Aires, congestionando todo la red existente. Eso genera muchísima pérdida de tiempo, costo operativo de los vehículos, mayor polución y esto es lo que nosotros tenemos que solucionar.

La Autopista Perón inició sus estudios en la década del 70, pero el 21 de mayo de 1980 se firmó el contrato entre el Cinturón Ecológico y la empresa CADIA -una consultora de prestigio a nivel nacional-, para elaborar el proyecto del Arco Sudoeste del Cinturón Ecológico -así se llamaba-, elaborarlo hasta el proyecto ejecutivo. La diferencia con nuestra traza es que tomaban terrenos muchísimos más amplios que nosotros. Tomaban hasta dos mil metros de zonas de camino porque había ideado un parque lineal que de alguna manera vinculaba todo el conurbano. Ese Arco Sudoeste estaba pensado con peaje.

En el año 97 se licitó la concesión de la autopista Arco Sudoeste, que ya se empezó a llamar Autopista Perón, que es también una traza muy similar a la nuestra, excepto que en vez de los dos mil metros que preveía el proyecto original se redujo a cuatrocientos metros, tomando lotes enteros. También se había incorporado al proyecto todo lo que son los centros recreativos y centros productivos, para enseñar a la gente lo que eran los agroalimentos.

Respecto de esa licitación nunca se llegó a firmar el contrato por problemas económicas, pero era por peaje, un peaje cerrado, que iba ser el primer sistema de peaje cerrado en la Argentina; es decir que uno pagaba en función de lo que recorría. La tarifa tope que había fijado el Estado en ese momento era de diez centavos peso-dólar por kilómetro. O sea que hoy, para circular por esa autopista, un automóvil debería pagar 40 pesos, y un camión, 240 pesos.

En el año 2006 hubo una iniciativa privada similar a esa -pero ya se reducía la zona de camino- que se llamó Autopista de Vinculación y que tampoco se pudo concretar por el valor del peaje. Si bien es cierto que ese valor de peaje era inferior al beneficio que reciben todos los usuarios de la red, por mejor circulación, mayor confort, menores tiempo de viaje, menor consumo de combustible y menores accidentes, de todas maneras como estaba muy diferente a lo que son los peajes en la red actual, no se llegó a licitar.

Finalmente, en el año 2009, Vialidad Nacional licitó toda la autopista, y dada la complejidad, en cuatro tramos, que son los que ahora vamos a comentar.

Tengo un croquis de lo que era el Cinturón Ecológico del área metropolitana, que es muy similar, pero -como les contaba- con muchísima mayor zona de expropiación.

Como les decía, la autopista se licitó en cuatro tramos. El Tramo I, que se desarrolla entre el Acceso Oeste y el Barrio 20 de Junio, en La Matanza, la contratista es la empresa IECSA, los proyectistas son CONINOC, Proyectos y Estudios Especiales, y el monto de obra es de 483 millones de pesos. La longitud del tramo son 25,55

kilómetros, y atraviesa los municipios de Ituzaingo, Merlo y La Matanza.

El Tramo II -que está graficado en color verde- se desarrolla entre el Barrio 20 de junio y la Ruta Provincial 58. Las contratistas son Perales-Aguiar, CPC, Contreras Hermanos, Electroingeniería -es una UTE-; los proyectistas son ATEC Excel Consult, y el monto de obra es de alrededor de 555 millones, y una longitud de 28,43 kilómetros, atravesando los municipios de La Matanza, Ezeiza y San Vicente.

El Tramo III -graficado en magenta- se desarrolla entre la ruta 58 y la 53. Los contratistas son los mismos que en el tramo anterior, al igual que los proyectistas. El monto de la obra es de 318 millones; la longitud del tramo es de 18,62 kilómetros, y atraviesa los municipios de San Vicente, Presidente Perón y Florencio Varela.

El Tramo IV, tal cual fue licitado, se desarrolla entre la Ruta Provincial 53 y la Autopista La Plata-Buenos Aires. Los contratistas son Cartellone; Petersen, Thiele y Cruz, que es una UTE; el proyectista es Consular, el monto de obra es de 386 millones, la longitud 21,4 kilómetros, y atraviesa los partidos de Florencio Varela y Berazategui.

Ahora voy a comentar cuál es la situación del Tramo IV.

El 11 de junio de 2010, por orden de servicio N° 8, se suspenden las tareas del kilómetro 85 al 94.

El 17 de junio de 2010, el Primer Distrito manda una consulta a la Fiscalía del Estado de la provincia.

El 10 de julio de 2010, por orden de servicio N° 10, continúa el cese de tareas y encomienda el estudio de dos alternativas más.

El 13 de agosto de 2010 se decide dividir en dos audiencias públicas; por resolución del Administrador 1.461 del 2010 se hace la Audiencia Pública de los Tramos I, II y III, que el 17 de septiembre se realiza en Ezeiza.

El 29 de septiembre, la Dirección Nacional de Vialidad recibe un oficio dando traslado a una acción de amparo en donde el juez decía que cesemos las actividades del Tramo IV y llamemos a Audiencia Pública, en total concordancia con lo actuado por la Dirección Nacional de Vialidad.

El 7 de octubre de 2010, Vialidad aprueba el informe final de la audiencia de los Tramos I, II y III -que lo pueden encontrar en el sitio Web de Vialidad-, por Resolución 1.893/10, y el 22 de octubre llama a esta Audiencia Pública.

Ante esta situación, las dos alternativas que se estudiaron son: la alternativa 1 es la traza original, que en el kilómetro 85, donde inicia el Parque Pereyra Iraola, afecta 45 metros del parque, entre el kilómetro 85 y el Camino Centenario, y del kilómetro 85 al 94, 65 metros máximos, estas medidas del Parque Pereyra Iraola.

La Alternativa 2 es el espejo de la anterior, y en vez de afectar los 45 y los 65 metros del Parque, afecta 45 y 65 metros del lado de La Plata, a terrenos privados.

Y la alternativa 3, que está en color naranja, es llegar hasta la Ruta 2, utilizar la infraestructura existente de la Ruta 2 donde se superpone con la 36 hasta la Rotonda Gutiérrez y de allí agregar un carril más entre la Rotonda Gutiérrez y ramal Hudson de la Autopista La Plata-Buenos Aires. Esto porque no es una obra contractual de la autopista. Siempre considerando que entre Hudson y La Plata en cualquiera de las tres alternativas la Autopista La Plata-Buenos Aires va a tener los tres carriles para completar el esquema de nivel de servicio.

Los contratos prevén que las expropiaciones, o sea, las mensuras, los relevamientos y las gestiones las haga el contratista con el control de Vialidad. El proyecto de la autopista además lo hace el contratista que tiene contratado a consultores, en este caso del tramo IV es la empresa Consular.

Se actualizaron los estudios de tránsito, que ahora vamos a explicar; tienen que hacer una evaluación de impacto ambiental, tienen que conseguir la declaración de impacto en la OPDS. Tiene previsto un proyecto de paisajismo y reforestación compensatoria, centros recreativos por distrito. Eso es una herencia que se incorporó al proyecto de la idea original para dar una mayor calidad de vida a todos los habitantes por donde atraviesa la traza.

Tiene previsto un ítem de medidas de mitigación de los impactos ambientales, y lo que nosotros llamamos sistema de transporte inteligente, que son los carteles de mensajes variables y postes de SOS. También tiene previstas campañas de difusión y seguridad vial dado el flagelo que tenemos en nuestro país.

Les doy algunos números del contrato: se prevé en la construcción más de 9 millones de metros cúbicos de suelo, más de 800 mil toneladas de concreto asfáltico, 15 pasarelas peatonales, más de 50 mil metros cuadrados de puente, ya con las incorporaciones que se hicieron en la Audiencia Pública de los tramos I, II y III tiene 56 puentes, o sea, en total son 70 puentes, más de 20 mil árboles, 7.596 arbustos, 10 carteles de IPS.

Varios participantes.- ¡Tiempo, tiempo!

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sra. Albrieu Cipollina.- Se hicieron reuniones semanales con proyectistas y contratistas, con los municipios involucrados, con el ACUMAR, con la OPDS, con la COMIREC, con Vialidad provincial, con la ESLADA, con Minería, con el Registro de la Propiedad, con ARBA, el Tribunal de Tasación y el Defensor del Pueblo.

Los beneficios del proyecto. Beneficia a más de 12 millones de habitantes considerando también la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Permite crear una malla vial de alta capacidad y seguridad, integra al gran Buenos Aires, facilita al tránsito de transporte pesado y mejora el acceso al Puerto de Buenos Aires, contribuye a disminuir la marginalidad social, descomprime el crecimiento urbano, facilita el desarrollo económico; en un plazo de treinta meses se invertirán más de 1.700 millones de pesos.

Los documentos que se someten a la opinión pública -y ya termino, señor presidente- es el estudio de factibilidad técnico, económico y ambiental de las tres alternativas. Esto es: la memoria de ingeniería, las planimetrías, el perfil tipo de obra básica, el perfil tipo de pavimento, las secciones transversales, distribuidores, puentes, cómputos métricos y presupuestos, estudios de tránsito, factibilidad económica e informe ambiental.

A continuación cada uno de los proyectistas y consultores que elaboraron el proyecto van a explicarlo, porque nos parece interesante que para poder opinar conozcamos bien el proyecto. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Tiene la palabra el ingeniero Jorge Felizia, consultor. Tiene 10 minutos.

Sr. Felizia.- Buenos días. La parte que veríamos ahora corresponde a los estudios de tránsito realizados para el proyecto. Por supuesto que un detalle de estos, que es un trabajo realizado durante varios meses, llevaría varias horas poder explicarlos. Por lo tanto, solamente lo que vamos a ver será una información muy general, no van a haber tablas ni números ni nada, simplemente una información general de cómo se realizó el análisis y adicionalmente dos o tres cuadros que son muy técnicos para quienes pueden estar interesados específicamente y con conocimientos en lo que es el tema.

En este caso en particular, con respecto a los análisis de tránsito se da algo que no es habitual en los proyectos que generalmente se tratan y se manejan que es que tiene una traza nueva; la mayoría de los casos se convierten en autopistas o se agregan carriles a proyectos ya existentes. En este caso tenemos un proyecto que no tiene tránsito propio porque no existe, no hay nada en el lugar donde se va a desarrollar la traza. Por lo tanto, el tránsito que la va a utilizar -el usuario que la va a utilizar-, en este momento está utilizando otras rutas y va a ir al proyecto porque le interesa y le conviene porque le resulta más económico y seguro o es tránsito que en este momento no existe pero que el desarrollo del proyecto va a generar -por eso se llama tránsito generado o inducido- nuevo tránsito.

Adicionalmente a esto también se incorporarán al proyecto tránsitos que generan emprendimientos, que son independientes del proyecto como pueden ser mejoras en el Puerto de La Plata y que en este momento no existen, existirían aun sin el proyecto pero sí pueden ser usuarios del proyecto.

Las tareas ejecutadas en relación con este proyecto fueron un análisis en primer lugar para tratar de captar cuál es el tránsito que está utilizando en este momento rutas alternativas -el primer tipo de tránsito que mencioné- y que el proyecto puede llegar a traerlos porque es más económico o porque pueda ahorrar tiempo o seguridad.

Como se mencionó anteriormente las que pueden ser rutas que van a dar tránsito al proyecto es la Ruta Provincial N° 4 que también es perimetral como el proyecto, la Ruta Provincial N° 6, tránsito que en este momento esté atravesando Buenos Aires porque no tiene una alternativa cómoda para "bypasearlo" y tránsito que llega por el Camino del Buen Ayre hasta donde termina el camino actualmente, que es en el Acceso Oeste y puede tener interés de continuar.

Vale decir, fue tratar de captar todo el tránsito que realiza movimientos perimetrales, no radiales.

Para eso se realizaron encuestas de origen y destino en los lugares mencionados, precisamente en la ruta 4, en la ruta 6, en la estación Hudson de la Autopista La Plata-Buenos Aires y en la estación de peaje del Camino del Buen Ayre más cercana a lo que sería la traza del proyecto.

Se realizaron 66 mil encuestas, un número prácticamente inédito en nuestro país debido a la cantidad, e incluso en algunos casos con bastante complicación como, por ejemplo, la Ruta Provincial N° 4 porque se entrevistaba al usuario, preguntándole de dónde venía y adónde iba de forma tal de poder disponer los orígenes y destinos y saber si le podía interesar o no el movimiento perimetral que genera el proyecto.

Básicamente lo primero que se hizo fue establecer una red de estudio de forma tal de poder representar fidedignamente cuáles son las alternativas que los usuarios disponen actualmente para saber si la inserción del proyecto le puede generar algún interés como para poder circular y utilizarlo.

Después de tener la red y los tránsitos se realizó una simulación; vale decir, estudios que se hacen a través de modelos que tratan de representar la decisión que puede tener un usuario en tomar un circuito u otro en función de los ahorros de tiempo, de costo que realmente percibe y la seguridad para circular. El modelo entonces trata de representar cuál va a ser la respuesta de los usuarios ante la presencia de un nuevo proyecto.

Esta es la red que se utilizó. Les aclaro que más allá de que en este momento estamos tratando el cuarto tramo solamente, para las tres alternativas que se manejaron del cuarto tramo se utilizó el proyecto completo, vale decir, con los tramos I, II y III también incluidos porque no hay una independencia, hay una fuerte dependencia del cuarto tramo en función de que estén construidos los otros tres tramos o no.

Las variables utilizadas fueron el inventario vial, que se extrajeron datos de la Dirección Nacional de Vialidad y de las Vialidades provinciales; el estudio de la demanda de tránsito, que se utilizaron datos de la Dirección Nacional de Vialidad, de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y todos los estudios provenientes que mencionábamos de los orígenes y destinos realizados en Ruta 4, Ruta 6, Peaje Hudson y Peaje Buen Ayre.

Dentro de la red se estableció la capacidad que tiene cada uno de los tramos. Muy rápidamente, "capacidad" es el número máximo de vehículos que puede pasar en una hora, según las características propias de un tramo, vale decir, su número de carriles, si es autopista, si es avenida, si es ruta de dos carriles indivisos. Y el modelo asigna en función de que, a medida que se van congestionando las rutas, el usuario supuestamente va eligiendo nuevos circuitos.

Se confeccionó la matriz de origen y destino. Los estudios habían sido realizados ya hace unos años, por lo tanto se actualizaron los valores en función de estudios que se realizaron precisamente durante este año, en los mismos lugares donde se había preguntando a los usuarios a dónde iban y de dónde venían.

Esto está mencionado. Ahí se ven los lugares donde estaban instalados los puestos de origen y destino, tal como yo les mencionaba: Ruta 4, Ruta 6 y los dos peajes mencionados.

A los orígenes y destinos se les dio un punto de salida. Por supuesto no se podía poner cada calle, porque el modelo no lo admite o lo admite para valores más chicos. Pero se ubicaron los orígenes y destinos en función de nodos que representan el lugar de donde salen y a donde llegan.

El modelo que se utilizó es el TransCAD. Es un modelo que es especialmente apto para este tipo de asignaciones porque es sumamente rápido y tiene elementos que permiten reflejar bastante bien cómo el usuario toma decisiones para seguir por un camino o por otro.

Esto es puramente técnico pero lo menciono por si hay algún interesado específicamente: el método utilizado es el del equilibrio del usuario, que genera rápidamente miles de asignaciones hasta que converge a un punto en el cual ningún usuario del sistema puede mejorar su conveniencia utilizando un circuito distinto al que le acaba de asignar el modelo. No pierdan de vistas que el modelo lo asigna teniendo en cuenta los tiempos de congestión y otros elementos que los usuarios perciben para tomar sus decisiones.

La aplicación dentro de este método es multimodal, multiclase. Vale decir que se asignó con distintas matrices a camiones y a vehículos particulares. Esto es algo nuevo en el modelo. Y la función de demora es la del Bureau of Public Roads, que es la que típicamente se utiliza en estos casos.

Se calibró, vale decir se determinó que la primera asignación hecha con la situación actual representaba la realidad tal como estaba. En eso consiste calibrar, en demostrar que el modelo está reflejando lo que es el comportamiento real del usuario. Quiere decir que esto se hace sin la inserción del proyecto. A continuación, cuando se calibra y se está seguro que el modelo asigna correctamente, se inserta el proyecto.

Las alternativas las van a ver ustedes en detalle. La ingeniera Albrieu se las comentó someramente, pero básicamente las alternativas 1 y 2 son muy parecidas, por lo tanto fue una sola asignación, porque hay solamente unos metros de diferencia en el tramo IV, que el modelo por unos metros de diferencia, incluso no habiendo centros generadores importantes, no percibe diferencia. Por lo tanto, los resultados de 1 y 2 fueron los mismos.

En la alternativa 3 es donde realmente se produce una diferencia, porque en el tramo IV, después de la intersección con la Ruta 2, toma parte de la Ruta 2, Ruta 36, Ramal Gutiérrez y parte de la Autopista

La Plata-Buenos Aires, que en la otra alternativa no lo toma, y ahí es donde se presenta una diferencia en lo que sería la asignación básicamente; en los otros tres tramos no tanto, hay muy poca variación, pero en estos tramos sí se produce una diferencia en lo que asignan estas rutas, y podemos decir que la diferencia básica es que se carga la Ruta 2 en ese tramo, la Ruta 36, el Ramal Gutiérrez y ese tramo de la Autopista La Plata-Buenos Aires en más de 7.000 vehículos por día respecto a su tránsito habitual. Y de esos 7.000 vehículos por día más del 40 por ciento son camiones.

Esto es todo. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Licenciada Haydeé Lordi. Tiene 10 minutos.

Sra. Lordi.- Buenos días a todos.

Lo que voy a explicar es la parte que realicé respecto a un estudio económico, cuyos objetivos fueron realizar análisis macroeconómico y demográfico del área de influencia ampliada de proyecto, o sea, determinar las tasas de crecimiento del PBI y las demográficas; hacer un estudio de demanda respecto a una proyección del tránsito medio diario anual y las elasticidades; y también determinar cuál iba a ser el tránsito generado. Nosotros llamamos "tránsito desarrollado" a aquel tránsito que actualmente es inexistente pero que está relacionado con el desarrollo que podría provocar la materialización de este proyecto.

Esta es rápidamente la metodología. Nosotros hicimos una tramificación; se realizaron relevamientos y entrevistas en todos los municipios. Se hizo también algún recorrido. Se sacaron fotografías. Se trabajó con imágenes satelitales. Se desarrolló un modelo econométrico gravitatorio; esto es muy técnico pero sirvió para determinar las tasas de crecimiento demográficas y macroeconómicas. Y se realizaron posteriormente las proyecciones de cargas y pasajeros y la estimación del tránsito desarrollado asignado a todos los tramos del proyecto.

El área de influencia directa del estudio es la que están viendo, formada por los municipios que figuran, y la potencialidad de la zona se estudió en base al análisis de tres fuentes de generación de viajes, que fueron los desarrollos urbanos, los desarrollos de las actividades de producción primaria y el desarrollo de producción industrial. Esta es el área de influencia ampliada del estudio, donde se consideró a la Ciudad de Buenos Aires más los 32 partidos de la provincia.

Este es un ejemplo de la encuesta que se hizo por Internet a todos los municipios, donde se tomaron en cuenta todos estos datos para luego poder realizar el estudio económico.

Para poder realizar las proyecciones de población se trabajó con una clasificación de las zonas en corredores. Como resultado podemos ver que por ejemplo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se tomaron con mayor crecimiento poblacional los corredores Sud y Sudoeste, y el corredor en el que se apreciaría un decrecimiento de la población es en el del Noroeste. Con respecto a la corona I el mayor crecimiento poblacional se produciría en el Partido de La Matanza, y el menor crecimiento en Vicente López y San Isidro. Acá vemos en el cuadro el gran crecimiento que tendría el Partido de La Matanza. Acá tenemos el corredor Norte, como pueden apreciar. En el Corredor Oeste, se produciría una disminución de la población en el Partido de Morón y un incremento en Ituzaingó. En el Sudeste se produciría una disminución en el Partido de Avellaneda y un incremento en el de Quilmes; en el Sur un importante incremento en el de Lomas de Zamora y una disminución en el de Lanús. Con respecto a todos los corredores, en las coronas II y III podemos ver que los corredores en los que más

crecería la población serían Sudoeste, Oeste y Noroeste, y en los de menor crecimiento serían Sudeste y Sur.

Es decir, en el Corredor Sudoeste se produciría un muy importante incremento en el partido de Ezeiza y también un importante incremento en el Partido de Berazategui, que incrementarían su población sustantivamente, como pueden apreciar en las cifras.

En el Corredor Oeste también se produciría un importante incremento en el Partido de Moreno, comparado con respecto al de Merlo; en el del Noroeste, un importante incremento de los Partidos de José C. Paz, Malvinas Argentinas y San Miguel; en el norte, un incremento importante en el Partido de Tigre, comparado con el de San Fernando. En el del Sudoeste se produciría también un importante incremento en el Partido de Florencio Varela, comparado con el de Berazategui. Pero siempre vemos que el crecimiento es importante.

En el Corredor Sur se produciría un importante incremento en la población del Partido Presidente Perón y también se observa que los partidos de Almirante Brown y San Vicente experimentarían importantes crecimientos.

Acá tenemos el área de influencia para mostrar de qué manera crecerían estos municipios, que son los que más crecerán: el de Ezeiza, Presidente Perón, Florencio Varela y Merlo.

La población en el año 2030 de toda el área de influencia directa de la traza sería de aproximadamente cuatro millones de habitantes, representando un incremento casi del 48 por ciento respecto de 2001.

Después se analizó el estudio de demandas, se realizó un estudio macroeconómico para calcular las tasas de crecimiento del Producto Bruto Interno, que está asociado con el tránsito medio diario anual -dieron regresiones altamente positivas-, y para poder determinar luego el crecimiento de todo el desarrollo económico se tomó como caso testigo la Autopista Ezeiza-Cañuelas. Para poder ver de qué manera esta autopista había producido en su momento un alto crecimiento de desarrollo industrial y cambio del uso del suelo, se tomó esta autopista como ejemplo.

Para eso se tomaron datos, que fueron provistos por la Municipalidad de Ezeiza, y se trabajó con cartografía digital, los planos de uso catastral y de uso de suelo. También se realizó un estudio *in situ*, donde se tomaron fotografías y se trabajó con información satelital.

En cada uno de los mapas catastrales y del uso del suelo que se incluye en el estudio, se indican esas áreas de influencia directa para cada una de las ocho secciones en que dividimos el estudio de la traza.

En cada área de influencia calculamos la superficie y el parcelamiento correspondiente a la zona rural. La modificación del uso del suelo fue clasificada por los desarrollos en las urbanizaciones cerradas, actividades industriales y actividades primarias intensivas, como instalaciones frutihortícolas.

Acá tenemos un resultado de cómo sería la modificación del uso del suelo en la zona de influencia del área directa de la autopista para el período 2013 a 2017 y de 2018 a 2020.

Como conclusión de la identificación de áreas de oportunidad, a nivel de planeamiento territorial, el 80 por ciento de la zona de uso rural de explotación extensiva disponible, donde están excluidas las zonas de bañados y suelos decapitados, cambiaría el destino de uso en el lapso de cinco años. Los nuevos usos estarían divididos entre un 56 por ciento para el uso industrial, el 37 por ciento para urbanizaciones cerradas y el 7 por ciento explotaciones tosqueras.

Luego, durante tres años, el desarrollo disminuiría el 50 por ciento del estimado en el primer período. Del 20 por ciento del uso rural extensivo, que no cambia el destino, sólo el 16 por ciento de

esta porción pasaría a uso intensivo como explotaciones quinteras y criaderos de pollos.

Después lo que hicimos fue determinar el tránsito desarrollado, trabajamos en dos períodos, se aplicó en función de esos distintos usos de suelo donde se definen las tasas de generación por unidad, se tomaron como fuentes las tasas sugeridas por *Institute of Transportation Engineers*.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Licenciada: le queda un minuto.

Sra. Lordi.- Bueno, ya termino.

Se adoptaron crecimientos para poder destinar el tránsito generado en las ocho secciones.

Como conclusión final podemos decir que el crecimiento poblacional esperado entre los años 2010 y 2030 va a ser del 42 por ciento; el tránsito medio diario generado promedio a lo largo del corredor por el desarrollo del área de influencia directa sería de 7.200 vehículos y pueden apreciar -no lo voy a leer porque no hay tiempo- cuál sería el desarrollo del área de influencia directa en cuanto a superficie, número de viviendas, uso industrial extensivo e intensivo. Muchas gracias. (Aplausos)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el licenciado Andrés Juan.

Sr. Juan.- Buen día. Nosotros tuvimos a cargo la evaluación económica del proyecto en general. Como explicó antes el ingeniero Felizia, la evaluación económica es necesario hacerla para los cuatro tramos en conjunto porque son interdependientes. No habría técnicamente posibilidades de analizarlos en forma separada.

La viabilidad económica implica establecer si el proyecto es socialmente deseable. Para poder establecerlo llevamos a cabo un análisis beneficio-costos. Ello implica concretamente estimar todos los beneficios que generará el proyecto y compararlo con todos los costos que generará el proyecto a lo largo del período de análisis, que en este caso es de veinticinco años, y constatar que el valor actual de los beneficios es superior al valor actual de los costos.

Entre los costos se consideraron los costos de inversión de la obra, los costos de expropiación, los costos de mitigación ambiental y los de administración y mantenimiento de las obras durante los veinticinco años.

Por el lado de los beneficios se consideraron cuatro grandes clases de beneficios. En primer lugar, los beneficios que percibirán todos los usuarios que dejen de circular por la red actual y pasen a circular por el nuevo camino, que técnicamente se lo llama tránsito derivado.

El segundo grupo de beneficios tiene que ver con aquellos que no se van a pasar a la nueva autopista, que van a seguir circulando por donde lo hacen actualmente, pero se van a encontrar con un menor costo de transporte debido a la disminución de tránsito por aquel tránsito que fue derivado.

El tercer grupo de beneficios tiene que ver con lo que explicaba la licenciada antes, respecto de la generación de nuevo tránsito. Es decir, el proyecto modifica la accesibilidad y por lo tanto da lugar a la generación de nuevas actividades.

El cuarto beneficio tiene que ver con la disminución de accidentes. Adicionalmente, si bien no es parte de la obra vial y no es necesario para que se concreten estos beneficios, como el proyecto incluye diez áreas de recreación distribuidas a lo largo de la traza, también se calcularon los beneficios que se derivan de esos centros recreativos.

Ahora vamos a tratar de ver cuál fue el procedimiento que se siguió para estimar cada uno de los beneficios.

En el caso del tránsito derivado, lo que se hace es comparar el costo de operación que hoy tienen los usuarios circulando por donde lo hacen, frente al costo que van a tener circulando por la nueva vía.

Esquemáticamente el beneficio se puede ver en el gráfico y se calculó para cada uno de los once subtramos en los que se dividió el proyecto; el beneficio básicamente se deriva de la modificación de la velocidad a la que circulan en la situación actual frente a la velocidad en la que van a circular con el proyecto. Esto genera una masa de ahorro, que es lo que vemos en las últimas dos columnas, de 500 mil pesos por día y llega a totalizar 180 millones de pesos anuales, que es el componente más grande de los beneficios del proyecto.

En segundo lugar estaba, como habíamos mencionado, el beneficio de aquellos que van a seguir circulando por donde lo hacen pero con un tránsito disminuido en un 22 por ciento. Es decir, la masa de disminución de tránsito es significativa y si bien el diferencial de velocidad -como podrán ver ahí- es relativamente poco porque se aumenta 1 kilómetro, la masa de vehículos/kilómetro que circula por esa red es tan significativa que llega a generar un ahorro anual de 80 millones de pesos por año.

El tercer grupo de beneficios tiene que ver con la generación de tránsito, porque al modificar la condición de accesibilidad de las familias del área de influencia se impacta directamente en el nivel de calidad de vida de esa gente.

En general, se tiende a asociar que una mayor accesibilidad impacta directamente en el nivel de asistencia escolar, en el nivel de asistencia a los centros de salud y mejora las condiciones de acceso al mercado de trabajo. Para darle un beneficio a todo este tránsito que no hubiese existido de no haberse realizado el proyecto, se recurre al concepto del excedente del consumidor que, para poder explicar rápidamente en qué consiste, hay que recurrir al esquema de la función de demanda. La función de demanda nos muestra cuál es el costo que tiene la cantidad de vehículos que hoy está circulando y el triángulo de arriba es el beneficio adicional que la gente extrae de cada uno de los viajes.

En este caso el costo actual disminuye significativamente y genera un beneficio que es el rectángulo que aparece pintado. Pero a su vez modifica la cantidad de viajes -que es lo que calculó la licenciada- y se genera un nuevo beneficio que es el triángulo que vemos coloreado. Este es el concepto de excedente del consumidor y es el que se utiliza para evaluar los beneficios derivados de la generación de tránsito.

El último de los beneficios que tiene que ver con la obra vial es la disminución de tasas de accidentes. Naturalmente la cantidad de accidentes que se registran en una autopista es sensiblemente menor que la que se registra en la red actual. Para estimar este beneficio se recurre al concepto de tasa de accidentes, que se mide en cantidad de accidentes por año por cada 100 millones de vehículos/kilómetro. En el caso de la provincia de Buenos Aires, que es lo que se usó como base, las tasas de accidentes son 119 accidentes cada 100 millones de vehículos/kilómetro, 63 lesiones cada 100 millones de vehículos/kilómetro, y 4 muertos cada 100 millones de vehículos/kilómetro.

La nueva autopista va a captar aproximadamente unos 180 cientos de millones de vehículos/kilómetro a lo largo de su vida útil. Eso va a implicar una disminución en la tasa de accidentes que hoy registra toda el área. Una vez que se calcula la disminución para valorizarla se estiman los costos implícitos de una muerte, de una lesión y de un

daño que aparecen en el gráfico y que son de 290 mil, 120 mil y 54 mil pesos.

Esta masa de ahorro por disminución de accidentes arroja un valor anual estimado con los valores que vimos del orden de los 39 millones de dólares por año.

Estos son todos los beneficios que entran en juego en la evaluación económica.

Como ya dijimos, para poder comparar distintas alternativas, como todos los tramos son solidarios, si bien lo que se modifican son los últimos dos subtramos, es necesario reproducir la evaluación íntegra de todo el recorrido, es decir, nueve tramos anteriores más los que se analizan variantes.

En este caso ya vimos cómo son las variantes pero lo volvemos a ver. La línea azul es la alternativa 1, y la línea colorada, que parte del mismo punto y vuelve al mismo punto, son las alternativas 2 y 3.

Los resultados de la evaluación económica de las tres alternativas aparecen volcados y el criterio que se utiliza para seleccionar la mejor alternativa es el valor neto actual, resultando mejor aquella alternativa que tiene un valor actual neto más alto. En este caso de las tres alternativas analizadas la mejor es la alternativa 1, si bien cabe decir que las tres alternativas si uno no las comparara son rentables, pero la alternativa 1...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Licenciado, tiene un minuto.

Sr. Juan.- ...resulta más conveniente para la sociedad en su conjunto.

Adicionalmente nos interesaba ver cuál es el impacto en particular que tiene el tránsito que hace el recorrido final de los últimos dos tramos, es decir, aquella gente que viene desde cualquier otro lugar, hacia La Plata y a la inversa. El diferencial de costo que tiene que abonar un usuario por tomar por las alternativas 2 y 3 arroja una masa del orden de los 60 millones de pesos por año.

A eso hay que agregarle el peaje, porque si tiene que tomar por la variante Ruta 2 autopista, tiene que abonar peaje; sólo eso implica 20 millones de pesos por año.

Esto es todo lo que teníamos.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Perdón, licenciado, una pequeña aclaración, las alternativas 1 y 2 van paralelas, la 3 generaría los 60 millones. Es una pequeña explicación. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la doctora Verónica Rodríguez Gabiolo, consultora, que es la encargada de llevar adelante las expropiaciones de la traza.

Sra. Rodríguez Gabiolo.- Muy buenos días. Yo estoy encargada de comentarles acerca del proceso de expropiación que la mayoría de ustedes va a atravesar.

En primer lugar, sabemos que una expropiación es a partir de una declaración pública una apropiación por parte del Estado. Tenemos varias etapas como pueden ver en el cartel; a partir de una declaración pública, como bien dije, seguimos con una tasación por parte del Tribunal luego de haber sido visitados ustedes por los gestores de tierra.

A partir de ahí, los gestores de tierra, que son los encargados de visitarlos, van a conformar una planilla, un relevamiento con distintos tipos de datos y va a ser solicitada la documentación necesaria como para el armado de carpetas y la presentación ante el Tribunal.

Una vez tasado el bien por parte del Tribunal de Tasación a través de Vialidad Nacional se expide esa tasación y se las presentan a ustedes como para ver si se están de acuerdo o no con el valor tasado.

Cabe aclarar algo que es importante. Por lo general se está hablando de una tasación por parte del Tribunal en cuanto a una tasación fiscal. Esto no es real, es una tasación con un precio justo de mercado, y que ustedes mismos pueden ir evaluando en cada caso particular.

Voy a pasar al segundo cuadro. En caso de haber acuerdo por parte de ustedes, se lleva a cabo la firma del convenio de avenimiento. Esto es importante, una firma consensuada entre ambas partes para que ustedes mismos tengan un 10 por ciento más del valor fijado por el Tribunal. Esto es por ley, por el artículo 13 de la ley 21.499, que es la ley de expropiación. En caso de no haber acuerdo, ahí sí se inicia el proceso de juicio de expropiación, el que va a llevar por supuesto un poquito más de tiempo, pero el resultado final va a ser el mismo. La toma de posesión, como marca el cuadro del centro que va a ser el objetivo, es el mismo. Ustedes con la firma del avenimiento hacen que la toma de posesión por parte del Estado sea mucho más rápida, pero no variaría el resultado si iniciaran un juicio de expropiación.

Entregada la documentación para el proceso de inicio de juicio en caso de no haber acuerdo, ahí sí tienen varios días para presentar pruebas y demás, y sólo -cabe aclarar esto que es importante- es un tema de busca de una mejor tasación, no en relación al bien de expropiación.

Nada más. Gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gracias.
Ingeniero Miguel Ungaro.

Sr. Ungaro.- Yo me tengo que referir a las pautas que se han utilizado para el diseño de la autopista. Me refiero a los diseños de ingeniería fundamentalmente.

Vamos a empezar a hablar del objeto. El objeto de nuestra actividad es poder diseñar una autopista con criterio moderno, que tenga control total de accesos y distribuidores de tránsito a distinto nivel. ¿Qué queremos decir con control total de accesos? En las autopistas, el acceso y el egreso se debe hacer en forma tangencial; es decir, no hay entradas bruscas ni salidas bruscas. Se establecen para ello elementos que permiten ese tipo de maniobras. En cambio, las autovías sí tienen accesos en cualquier lugar. Un propietario o frentista puede tener acceso en cualquier lugar. En el caso de las autopistas no; son lugares muy bien definidos, esto para conseguir una mayor seguridad.

Otro de los objetivos es dar transparencia, porque como la autopista no se puede cruzar en cualquier lugar, la trama, ya sea urbana o rural, debe tener posibilidades de cruzar de un lado al otro para facilitar la comunicación entre parcelas.

Otra de las pautas que tenemos que tener en cuenta es que debe ser un diseño amigable con el ambiente. ¿Qué queremos decir con esto? Que los aspectos negativos que pueda tener la autopista sean paliados adecuadamente. Para eso hay una serie de medidas que se pueden tomar, que la ingeniería dispone para poder disminuir esos impactos negativos y maximizar los impactos positivos. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, como ya se mencionó, si hay que talar árboles, plantar una cantidad mucho mayor de árboles, con especies que sean por lo menos tan valiosas como las que se acaban de talar.

Sra. Participante.- ¡No hay que talar árboles!

Sra. Participante.- ¡No los talen y listo!

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Por favor, silencio.

Sr. Ungaro.- Perdón, yo quiero pedirles por favor el respeto a mi persona, que vengo con total buena fe y buenas intenciones a explicarle a la gente del público, así que les pido tolerancia, que no nos interrumpan, por favor. No insista, señorita, en esto, le pido por favor. Somos todos ciudadanos con buena voluntad y ya vamos a escuchar a las personas que se quieran expresar, en el sentido que sea, a favor o en contra. Así que si me permiten, voy a continuar con la exposición. (Aplausos.)

Para obtener todo esto, tenemos que tener adecuados estándares de diseño y lograr características uniformes en los cuatro tramos en que se divide esta autopista. No puede ser que un tramo tenga un diseño y el otro tenga otro. Esa es una de nuestras funciones: coordinar el diseño. Por supuesto que lo que interesa es obtener un adecuado nivel de seguridad y confort para los usuarios. Y finalmente conseguir minimizar los costos de mantenimiento futuro; es decir, que las obras deberán diseñarse para que no sea necesario un permanente mantenimiento de las mismas. No tenemos tiempo para poder explicar estas cosas. Si les interesa, después en forma particular a lo mejor podemos hacerlo.

Entre los parámetros de diseño geométrico, que es uno de los elementos, está por un lado la velocidad directriz, que se ha fijado en 130 kilómetros por hora para las calzadas principales, en 100 kilómetros para los caminos transversales, y en las avenidas 60 kilómetros por hora. ¿Qué quiere decir la velocidad directriz? Es la velocidad con la cual un conductor medio puede recorrerla en forma segura, aun en las condiciones climáticas más adversas, ya sea de día, ya sea de noche.

Los radios de curva se han fijado en 700 metros, como mínimo, que son los que permiten obtener los 130 kilómetros por hora. Si tenemos radios menores, no se puede circular a 130 kilómetros por hora. Pero deseable se ha tomado 1.200 metros.

Para las ramas se ha tomado 115 metros. El peralte, que es un elemento que se utiliza, es decir la pendiente transversal del camino en la zona de curvas, es del 6 por ciento. De esa manera, con un radio de 700 metros se puede circular el camino a 130 kilómetros por hora.

Y en las trochas de cambio de velocidad, que son las necesarias para poder acceder o salir de la autopista, son las de aceleración con una cuña de 100 metros, y 310 metros de largo en el tramo paralelo. De esa manera, alguien que quiera acelerar, porque va a entrar a la autopista, tiene la cuña para acomodarse, 310 metros para tener la velocidad necesaria para poder ingresar en forma segura, y lo mismo para frenar.

Las normas utilizadas son las Instrucciones Generales para el Estudio y Proyecto de Caminos de la DNV; las Normas de Diseño Geométrico de Carreteras, también de la DNV; unas normas nuevas que están en aprobación; las Bases de Cálculo de Puentes de Hormigón Armado, también de la Dirección Nacional de Vialidad, y el Reglamento CIRSOC 201, que es el reglamento que regula las construcciones de hormigón armado. Además de las bases de la Vialidad Nacional, el hormigón armado responde a una reglamentación especial.

Este es un plano, que voy a saltar, donde se explica el tema de las trochas de aceleración.

Con respecto a las pendientes máximas con las cuales se va a desarrollar la autopista, que son las pendientes de subida y bajada, ya sea en los alto niveles o bajo niveles, en las calzadas principales el 2,5 por ciento; en los caminos transversales el 3 por ciento; es decir, son pendientes muy suaves.

El perfil de obras básicas puede tener entre dos o tres carriles, según la necesidad, para cada sentido de circulación. Hay dos tipos de perfiles. Hay una zona con separador ancho y otra zona con separador angosto. El separador angosto es en las zonas donde uno quiere restringir el ancho de la expropiación. En las zonas donde el separador es ancho, el ensanche futuro -si tiene dos carriles de entrada, después va a tener tres- se va a hacer hacia adentro. En cambio, en los que tienen separador angosto, se va a hacer hacia afuera.

No voy a entrar con el tema de los anchos de trocha, el tema de las banquetas que van pavimentadas, banquetas internas y demás, porque creo que están apurados, y entonces vamos a obviarlos.

Acá tienen los perfiles tipo, donde se ve el perfil ancho, que tiene un canchero central amplio y el desagüe hacia el medio. En cambio, es diferente en el otro perfil, que figura abajo.

Les explico que el separador angosto es medio parecido al separador que tiene la autopista La Plata-Buenos Aires, que tiene una baranda de las llamadas New Jersey, que va en el medio y es de hormigón.

En este caso, estamos colocando una doble New Jersey. Es decir que es más ancho y tiene un pequeño canchero de un metro y medio, donde se puede forestar o se pueden colocar plantas. Es una cosa parecida a la que tiene la autopista del Acceso Oeste en un tramo que los que la circulan lo conocen. Se trata de pequeños arbustos que sirven también para evitar el encandilamiento. ¿Por qué razón tenemos ese perfil angosto? Tenemos que aclarar que se trata de expropiar lo menos posible.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Le queda un minuto, ingeniero.

Sr. Ungaro.- Bueno.

Me voy a referir al tema de los puentes. Los puentes tienen un diseño transversal, la calzada, de tal manera que el que circula no se va a dar cuenta de que existe el puente. No es un punto singular sino que es un punto en el cual se puede circular sin ningún tipo de perturbación.

Los puentes en la autopista tienen baranda metálica. En cambio, los puentes transversales tienen una baranda de hormigón, que separa la calzada principal de la vereda peatonal. Los puentes transversales tienen circulación de peatones. En cambio, en la autopista no tienen por qué circular peatones. Si hay una eventual circulación peatonal es por la banqueta. Es lo mismo que pasa con la autopista La Plata-Buenos Aires. Ahí se alcanza a ver cómo es la vereda.

Los desagües son conducidos; es decir que no caen directamente a la calzada inferior. Los drenajes se diseñan con frecuencias de diez años. Se dimensionan veinticinco años de lluvias con veinticinco años de intervalo promedio de ocurrencia, pero se verifican con cien años. Es decir que se verifican con caudales muy importantes, de manera que la autopista no perturbe los desagües actuales. Si los desagües actuales están mal, no los podemos arreglar, pero sí vamos a hacer que la autopista no los empeore.

Respecto del diseño pavimento, se utilizan ciertas normas técnicas. Y con esto termino. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la licenciada Mariana Burghi, de la Dirección Nacional de Vialidad.

Sra. Burghi.- Buenos días. Mi presentación trata sobre el medio ambiente y el proyecto de paisajismo y reforestación compensatoria. Les voy a explicar las condiciones contractuales para esta obra.

La Dirección Nacional de Vialidad ha elaborado un manual de evaluación y gestión ambiental de las obras viales, más conocido como el Mega II, que es el reflejo de su política ambiental, incorporando en su conjunto los objetivos de desarrollo sustentable en materia vial, en un marco legal vigente en materia ambiental y la organización federal en relación a la participación de las autoridades ambientales provinciales, en concordancia con la Constitución Nacional.

El Mega II se propone como una herramienta que brinde el marco teórico y los procedimientos para la consideración y aplicación de criterios ambientales en la planificación, proyecto, construcción, operación y mantenimiento de una obra vial, y especialmente en la evaluación y en el control de sus eventuales efectos negativos.

Por contrato, la Dirección Nacional de Vialidad solicita a las empresas contratistas que elaboren y presenten cuatro tipos de documentos. Estos son: el estudio de impacto ambiental para la etapa del anteproyecto, el estudio de impacto ambiental del proyecto, el plan de manejo ambiental para la construcción y un plan de manejo ambiental del mantenimiento.

¿En qué consiste cada uno de estos documentos? El estudio de impacto ambiental es un estudio técnico, elaborado por un equipo de varios profesionales de distintas disciplinas, que se presenta al Centro de Gestión Ambiental en la etapa de anteproyecto, y al que luego de incorporarle las observaciones realizadas se presenta ante el organismo provincial para el desarrollo sustentable. Este organismo, como autoridad ambiental de la provincia de Buenos Aires se expide a través de la declaración ambiental, culminando así el proceso técnico administrativo que implica una evaluación de impacto ambiental.

¿Qué es lo que contiene un estudio de impacto ambiental? En primer lugar, se define el área de influencia del proyecto y sobre ella se realiza un diagnóstico de los medios físicos, bióticos, socioeconómicos y sus interacciones. En base a ello se identifican los impactos que podrá causar la obra, se evalúan según sean positivos o negativos y según su magnitud.

Para todos aquellos impactos negativos se proponen medidas de mitigación.

¿En qué consiste un plan de manejo ambiental? Es un plan operativo que contempla la ejecución de prácticas ambientales, la aplicación de medidas de mitigación, la prevención de riesgos y contingencias y la implementación de un sistema de información ambiental.

La empresa contratista designa a un responsable ambiental encargado de desarrollar y hacer cumplir el plan de manejo ambiental.

¿Qué es lo que contiene un plan de manejo ambiental? En primer lugar, se menciona a los responsables y a los destinatarios, los contenidos generales y particulares, avances y penalidades, y a continuación se desarrolla una serie de programas.

En el caso del plan de manejo ambiental para la construcción, incluye programa de aspectos legales; programa de capacitación; programa de protección del patrimonio natural, del cultural; programa de relaciones con la comunidad, de manejo de obradores y de canteras; programa de limpieza de terreno, de movimiento de suelo, de demoliciones y caminos auxiliares y desvíos; programa de plantas asfálticas, de manejo de residuos, de contingencias de manejo de pasivos ambientales, de seguimiento y de monitoreo.

En el caso de un plan de manejo ambiental para el mantenimiento incluye un programa de gestión de la zona de caminos; programa de aspectos legales; programa de capacitación; programa de protección del aire, del agua, del suelo, la flora, la fauna, del paisaje; programa de seguridad y contingencias, de relaciones con la comunidad, de manejo de residuos, de limpieza, de mantenimiento de banquetas, de contingencias, de pasivos ambientales, de seguimiento y de monitoreo.

Dadas las inquietudes planteadas respecto del Parque Pereyra Iraola de la traza original, se decidió estudiar dos alternativas a la traza planificada. Es así como el proyecto de ingeniería ha sido acompañado de un análisis de factibilidad ambiental para cada una de las alternativas. Es este el documento que hoy se somete a la Audiencia Pública.

Será valiosa la opinión que emitan la participación ciudadana y las instituciones en relación a la alternativa que más aporte al desarrollo sustentable, entendiéndola como la más beneficiosa desde los aspectos ambientales, sociales y económicos para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

Una vez pasada la audiencia, cuando se tome la decisión de cuál será la traza definitiva, se elaborará un estudio de impacto ambiental que será presentado al Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, para su evaluación y posterior declaración ambiental.

El proyecto de ingeniería que a continuación les van a desarrollar estará acompañado de un proyecto de paisajismo y de reforestación compensatoria, que tiene como objetivo darle un marco verde a la autopista.

Para ello, en primer lugar se seleccionan los lugares a ser plantados según las particularidades del ambiente, la seguridad vial y las necesidades sociales. También se seleccionan las especies según la zonificación ecológica, la experiencia en ruta, la belleza y el acervo cultural.

A propósito, de ello se plantará al menos un 40 por ciento de especies nativas de nuestro país. En el contrato se especifican detalladamente las condiciones de plantación y de mantenimiento, el tamaño de las plantas, del hoyo y del tutor, el agregado de tierra negra, de fertilizante y hormiguicida, y la frecuencia del riego.

Para el mantenimiento se contemplan poda de formación y terapéuticas, riego, reposición de ejemplares y de tutores, el control de plagas, enfermedades y malezas, siempre utilizando agroquímicos permitidos por la legislación vigente, y para los ejemplares preexistentes se prevén podas de equilibrio y remoción de secos.

En cuanto a las cantidades especificadas por contrato se solicita al menos para el tramo I, 4.800 árboles y 2.400 arbustos, para el tramo II, 3.960 árboles y 1.980 arbustos, para el tramo III 3.960 árboles y 1.980 arbustos y para el IV 5.452 árboles y 2.276 arbustos, sumando un total de más de 17 árboles y 9 mil arbustos para la totalidad de la autopista.

Es importante resaltar que como medida de mitigación cada árbol que fuera imprescindible remover se plantará en una relación de 3 a 1 es decir, que por cada árbol se plantarán tres árboles nuevos.

Además, a estas cantidades habrá que sumarles las plantas colocadas en el cantero central cuando el diseño lo permita y todas las que se le colocarán en las áreas recreativas que a continuación la arquitecta Salice les va a presentar. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la arquitecta Lucía Salice, de la Dirección Nacional de Vialidad.

Sra. Salice.- Buenos días. Les voy a comentar acerca de los centros recreativos de la autopista. La idea rectora de este proyecto, que hoy denominamos Autopista Presidente Perón, ha sido pensada en forma integral; no sólo fue la realización de la autopista y su usuario sino el generar espacios verdes integradores con usos específicos y destinos propios.

Es de destacar que en cada una de las tres alternativas de este tramo el punto de partida fue mejorar la calidad de vida de los pobladores residentes en el área de influencia de la traza. En consecuencia, la gestión administrativa de Vialidad Nacional consistió

en reuniones periódicas con las autoridades de los diferentes municipios por los que atraviesa la traza no sólo para intercambiar los puntos de vista para adaptar las particularidades del trazado sino para lograr información para confeccionar el plan de necesidades de los centros recreativos, dado que los mismos han sido considerados de una importancia, tal como las necesidades requeridas para el proyecto de la traza.

Los centros recreativos suelen asociarse con un espacio verde. Pero un espacio verde, para llamarse como tal, debe conformar un ambiente, un microclima irradiando todos los beneficios y usos que de él es necesario o posible esperar.

Como consecuencia podemos afirmar que un espacio libre no es un espacio verde. Los espacios verdes deben constituir un recurso estratégico para la consolidación del rol y la imagen de la ciudad. No son una mera función estética, hace al sistema urbano, a la imagen y al paisaje.

Los hemos considerado como parte importante del tejido y no como espacios residuales del mismo que se deben conformar con un sistema concebido y planificado en forma conjunta con el resto de los elementos que forman el proyecto de la traza.

En consecuencia, podemos afirmar que este proyecto que hoy denominamos Autopista Presidente Perón ha sido pensado siempre en forma integral y como un elemento de vinculación de las localidades que recorre a lo largo de su traza y de los usuarios y como generador de espacios verdes integradores con usos específicos y destinos propios.

Habiendo aclarado estos conceptos podemos abordar no sólo los objetivos específicos del pliego de la licitación en el artículo 15 sino también el diseño arquitectónico, su forma y contenido.

Los objetivos específicos son: promover la inclusión social especialmente de los grupos vulnerables, impulsar la participación de niños, niñas y adolescentes a las prácticas deportivas, recreativas y culturales, integrar a personas con discapacidad y adultos mayores en las actividades propuestas y fomentar la actividad física y el deporte como instrumento de participación y mejoramiento de la calidad de vida.

Es evidente la necesidad de incrementar los espacios verdes de uso público integradores al sistema existente y dotándolos del equipamiento y la infraestructura apropiada... (*Manifestaciones.*)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sra. Salice.- La materialización de lo descrito hasta aquí... (*Manifestaciones.*)

Si me permiten voy a continuar con mi exposición porque, como les expliqué antes, esta autopista ha sido pensada no solamente como un elemento de vinculación sino con centros recreativos para el uso de la población y de la gente que no utiliza la autopista. Entonces, solamente les pido unos minutos.

De acuerdo con el artículo 15 del pliego de la licitación surge el plan de necesidades de los centros recreativos. En dicho artículo se incluyen las especificaciones técnico particulares necesarias para cada una de las partes componentes de los mismos previendo que la utilización será con materiales de primera calidad que, obviamente la gente que haga la supervisión de obra, se encargará de eso.

La superficie destinada a los centros recreativos es de 10 hectáreas y consiste en una plaza de juegos infantiles, con juegos instalados que sean aptos para diferentes edades con una superficie mínima de 1.800 metros cuadrados, una plaza seca desarrolla en una superficie mínima de 9 mil metros cuadrados, playa multiuso de 1.000 metros cuadrados, un anfiteatro con gradas de material en una superficie de 500 metros cuadrados. Este anfiteatro va a contar con

aproximadamente 620 butacas, un escenario de 18 metros por 12 metros, un foso para orquesta de 18 metros por 5 de altura, parrilla de luces de 9 metros de altura y 2 puentes de maniobra para las parrillas.

Cuenta también con una pantalla de proyección de 17 metros por 7 de altura y una cabina especial para comando de sonido e iluminación.

La nueva estructura va a poseer... (*Manifestaciones*)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Perdón arquitecta, les voy a decir algo desde la Presidencia. Nosotros estamos autorizados por el decreto a sacar a la gente que no nos deje sesionar. (*Aplausos.*)

Todo el mundo que está anotado en el orden del día va a poder expresar sus ideas con claridad. Por favor, a la arquitecta todavía le faltan tres minutos, lo estoy controlando.

Sr. Participante.- ¿Le puedo pedir algo, señor presidente? Me parece una barbaridad...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- No vamos a discutir. Solamente quería decirles esto.

Sr. Participante.- Donde van a pasar cinco mil camiones...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Si usted está anotado en el orden del día va a poder hablar.

Adelante, arquitecta.

Sra. Salice.- Gracias, señor presidente.

La nueva estructura debe poseer tres depósitos y talleres bajo escenario, dos centros de camarines principales y dos generales, oficina administrativa y técnica y sistemas de seguridad contra incendios, baños públicos para mujeres, hombres y discapacitados. Porque nuestra intención es que haya espectáculos y sea un centro sociocultural y que funcione durante todo el año.

Por otro lado, está prevista una zona de fogones y parrillas, de aproximadamente unos 5.000 metros cuadrados; un solarium de 500 metros cuadrados; una cancha de fútbol de 11, totalmente sembrada; dos canchas de fútbol de 7, totalmente sembradas; estacionamiento consolidado de 14.000 metros cuadrados; senderos para bicisendas y caballos, con su correspondiente iluminación; tres zonas de sanitarios, separados cada uno entre damas y caballeros, con servicio para cambiar a bebés; cuatro canchas de bochas; sectores cubiertos de usos múltiples; una oficina sanitaria; sistemas de seguridad, alambrado perimetral y portones de acceso. El resto de la superficie resultante será parquizada y reforestada.

¿Por qué les comenté antes que esto iba a tener una relevancia social y una relevancia arquitectónica? Porque presta un servicio a los habitantes que lo visiten, beneficiando a todas las personas de la localidad que disfrutan de pasar un tiempo libre en compañía de su familia o personas que simplemente desean estar un momento.

El proyecto pretende dar un servicio a personas de la tercera edad que realizan actividades al aire libre y que requieren un lugar especialmente acondicionado para ese tipo de actividades.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Arquitecta, le queda un minuto, por favor.

Sra. Salice.- Perfecto.

Con respecto a la relevancia arquitectónica es porque es un aporte para la arquitectura del paisaje, así como un buen ejemplo de cambio de imagen urbana integrada.

Por lo expuesto, no cabe duda que los impactos ambientales y sociales de esta obra son en un todo siempre favorables. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Ingeniera Andrea González, de la empresa Consular, responsable del proyecto.

Sra. González.- Muy bien, buenos días. A continuación vamos a tratar de describir en diez minutos la traza de la alternativa 1, así como algunas generalidades.

El área de estudio está ubicada al sudeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y se desarrolla en su totalidad en el Partido de Florencio Varela, Berazategui y La Plata.

Todos los suelos presentan características geológicas similares y no son de buena calidad para las obras civiles. En general predominan los suelos arcillosos y limo-arcillosos, que se agrupan dentro de los suelos A-7-5 y A-7-6. A su vez, por encontrarse próximos al Río de la Plata y varios cursos menores, permite inferir la presencia de una napa freática alta, con fluctuaciones lentas debido a la granulometría antes expuesta.

El área donde se emplaza la alternativa presenta características de llanura baja, con bastante vegetación, en el área de la Reserva Ecológica Parque Pereyra Iraola, y el resto se reparte en partes iguales en zonas de campos de explotación y asentamientos urbanos.

El Parque Pereyra Iraola es una gran extensión de suelo ubicada en su totalidad en el Partido de Berazategui, limitado por la Ruta Provincial N° 2, el límite territorial del Partido de La Plata y la Autopista La Plata-Buenos Aires.

En la zona comprendida entre el inicio del tramo, o sea próximo a la Ruta Provincial 53 y la intersección con la Ruta 2, se caracteriza por campos de uso de suelo rural, campos amplios y extensos. A partir de la Ruta 2 y hasta el inicio del parque el área presenta desarrollo urbano industrial, con pequeñas zonas de explotación hortícola.

Dentro del área de estudio delimitada se identifican algunos cursos de agua menores, el arroyo San Juan y el arroyo Pereyra, y también se identifican zonas anegadas, producto de zonas bajas y antigua explotación de canteras.

Los criterios de diseño los mencionó el ingeniero Ungaro. Sólo voy a ampliar en el tema de ancho de calzada. Tenemos sectores donde el ancho de calzada es de 10,95 por tener tres carriles por sentido de circulación; esto corresponde al tramo entre la Ruta Provincial 53 y la Ruta Provincial N° 2, y tramos donde tenemos dos carriles por sentido de circulación, por lo tanto es de 7,30 metros de ancho.

En cuanto a las banquetas, la externa es de 3,50 metros, con 2,50 pavimentado más uno sin pavimentar; y la banquina interna es de 2,50 metros con 1,50 metro pavimentado más uno sin pavimentar.

Los taludes serán de 1 en 4 o 1 en 2 dependiendo la altura del mismo. Incluso, si fuera 1 en 2 por tener una altura mayor a 3 metros, tendría una defensa metálica.

El perfil tipo respeta completamente los criterios de diseño y los lineamientos recomendados por la DNV.

El primer perfil que vemos es el que corresponde al primer sector, entre la Ruta Provincial 53 o la progresiva 72.600, que es la progresiva de inicio, y alrededor de la progresiva 80.000, donde se considera una zona rural. Razón por la cual el perfil es de 120 metros de zona de camino; dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación; un cantero central de 16 metros y las colectoras, nuevamente por ser un sector rural, tendrán un perfil abovedado.

El siguiente perfil va desde la progresiva 80.000 hasta la progresiva 82.000, y la única diferencia con el perfil anterior, ya

que tiene 120 metros, son dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación y el perfil de las colectoras es pavimentado.

A partir de la Ruta Provincial 2, aproximadamente kilómetro 82, el perfil cambia; mantiene los 120 metros del ancho de zona de camino, pero las calzadas pasan a ser de dos carriles por sentido de circulación. A su vez se mantienen las dimensiones del cantero, ya no de 16, a 23.30, pero se mantiene ese ancho para permitir una futura ampliación. Las colectoras siguen siendo pavimentadas.

El perfil D corresponde al tramo entre la progresiva 85.000 y la intersección con el Camino Centenario. Este perfil es de una zona de camino reducida a un máximo de 65 metros. Para reducir este perfil pasamos de un cantero central a un perfil con separación New Jersey. Como podrán ver, pasamos de 120 a 65 metros e incluso el perfil tipo no contempla la colectoras izquierda. En este perfil la zona marcada en rojo serían los 45 metros máximos que afectarían el área del Parque Pereyra Iraola.

El perfil tipo D2 corresponde al sector entre el Camino Centenario y la Autopista La Plata-Buenos Aires. Es igual que el perfil anterior. De nuevo tenemos 65 metros máximos, tenemos dos carriles por sentido de circulación; de nuevo están separados por New Jersey, entonces reducimos al máximo el espacio ocupado; de nuevo no tenemos colectoras izquierda, pero en este sentido ocupamos toda la franja de un máximo de 65 metros en el Parque Pereyra Iraola.

El perfil tipo, como dije antes, contempla la posibilidad de la seguridad del conductor, con un talud de 1 en 4 que permite la reincorporación, minimizando las posibilidades de vuelco, y de 1 en 6 para dar tranquilidad en el cantero central.

El perfil tipo estructural es el mismo para toda la autopista, todo este tramo, con la variación en las dimensiones para dos o tres carriles.

La traza de la alternativa 1 es la que corresponde a la traza de licitación; es la traza original. Tiene aproximadamente 22 kilómetros de longitud y se inicia en la progresiva, según licitación, 72.600. Este punto, también llamado el vértice A4, coincide con el punto de conclusión del tramo III. Por lo tanto, la progresiva final del proyecto deberá reajustarse según las progresivas de los tramos anteriores. Este punto también coincide con el fin del distribuidor de la Ruta Provincial 53.

Para más detalles, al iniciar la progresiva 72.600 tenemos un tramo recto que llega hasta el vértice 33, aproximadamente en la progresiva 76.500, donde se han proyectado dos calzadas de tres carriles por sentido de circulación, con colectoras en un ancho de zona de camino máximo de 120 metros.

En el Vértice 33, que es el que vemos, se ha implementado una curva de 1.500 metros para permitir un cambio de rumbo, que permitirá a la traza mantenerse paralela a la calle 537.

En este punto, aproximadamente en la progresiva 76.600, tenemos la primera obra de arte importante, en la calle 241. Como vemos, la autopista se mantiene paralela a la calle 537, utilizando la misma dentro la zona de camino como futura colectoras derecha.

En este sector, vemos la progresiva 80.000, que coincide con el primer cambio de perfil. En este sector las colectoras pasan del perfil rural al urbano, y serán pavimentadas.

En este tramo recto tenemos dos intersecciones de importancia. La primera es con la Ruta Provincial N° 2, donde se ha proyectado un distribuidor -para permitir la circulación natural-, y con la Ruta Provincial N° 36, donde se ha proyectado un puente.

En la progresiva 82, el perfil vuelve a cambiar, mantenemos los 120 metros de zona de camino, pero a diferencia del tramo anterior, son dos calzadas de dos carriles por sentido de circulación. Se mantienen los 120 metros y las colectoras pavimentadas.

A la altura de la progresiva 83.000 se encuentra el cruce con el arroyo Pereyra, para el cual se llevarán a cabo obras que permitirán el escurrimiento normal del mismo.

En el vértice 33 y 34 tenemos dos curvas que permiten dos cambios de rumbo para que la traza se ubique paralela a la calle 403, la cual será utilizada como colectora derecha en este perfil reducido.

A su vez, en la progresiva 85.000 se ubica el límite con el Parque Pereyra Iraola. En ese punto el perfil cambia de 120 metros de zona de camino a 65 metros máximo. Como dije anteriormente, la afectación al Parque se limita a un máximo de 45 metros. El perfil en este sector tendrá dos calzadas, de dos carriles por sentido de circulación, y colectora sólo del lado derecho, coincidente con el sector utilizado hoy por la calle 403.

A partir de ese punto tenemos un tramo recto hasta llegar casi a la intersección con el Camino Centenario, donde tendremos un puente en el ex Ferrocarril Belgrano, otro en el Camino General Belgrano y obras para facilitar el escurrimiento del arroyo San Juan.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Le queda un minuto, ingeniera.

Sra. González.- Bueno.

En este punto, la traza se separa de la calle 403 para minimizar las expropiaciones a las personas de La Plata y se plantea un distribuidor, como una rotonda a nivel, para permitir la circulación normal en las dos arterias: el Camino Centenario y la autopista.

A su vez se proyectan puentes en las líneas del Ferrocarril Roca.

Finalmente, la Autopista Presidente Perón empalma con la Autopista La Plata-Buenos Aires mediante un distribuidor.

En una obra futura se prevé la ampliación de capacidad de la Autopista La Plata-Buenos Aires entre la intersección con la Autopista Perón y la Avenida Domingo Mercante de La Plata. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el ingeniero Álvarez Muguerza, de la consultora Consular.

Sr. Participante.- Señor presidente: ¿se podrían explicar las otras dos opciones?

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Perdón; se van a explicar las tres trazas de la misma forma y en la misma categoría. Lo que sucede es que son los mismos técnicos quienes han realizado los estudios de las tres trazas. O sea que la explicación de la traza I va a ser igual a la traza II y a la traza III.

Sr. Álvarez Muguerza.- Buenos días. Continuando con la presentación de la Alternativa I, a la cual hemos denominado Parque Pereyra Iraola, por razones obvias, el Tramo IV de esta traza presenta algunos hechos principales, como son las intersecciones, intercambiadores o cruces, que son las obras de mayor importancia y mayor afectación a todas las zonas aledañas. Para poder desarrollar este tema hemos dividido la presentación en dos partes principales: una primera de tinte teórico y una última de presentación de las obras en particular.

Por el tiempo que tenemos vamos a tratar de resumir lo máximo posible la parte teórica y presentaremos las obras en general y su descripción.

Comenzaremos hablando un poco de lo que son las premisas que hemos seguido para el diseño, las cuales fueron influenciadas por los criterios de diseño que ya presentó el ingeniero Miguel Ungaro. Luego haremos una breve presentación de los distribuidores típicos que se utilizan en el diseño y, por último, la presentación de todas las obras.

En nuestro diseño hemos seguido como principales lineamientos el asegurar la totalidad de los movimientos de los usuarios, principalmente también la seguridad vial, la facilidad de interpretación para los usuarios, la continuidad de las obras en el período de diseño, el tránsito y un respeto del tránsito y del entorno existente.

También es importante y fue importante para nosotros respetar los servicios existentes, y minimizar las expropiaciones o afectaciones. Les dimos una vital importancia de las obras preexistentes y hemos analizado cuidadosamente la adaptación de estas obras que vamos a presentar para una ampliación futura.

Nosotros como consultores hemos analizado y hemos respetado fundamentalmente y al máximo lo que es impacto ambiental y el costo de las obras.

Como decíamos, y como ya han presentado los demás ingenieros, hemos seguido algunos criterios que estableció la Dirección Nacional de Vialidad para poder realizar este diseño. Esto se resume rápidamente, como dijeron todos, en la velocidad de diseño para las autopistas, rutas y caminos, que van de 130 a 50 kilómetros por hora; los anchos de calzada para las calzadas principales 3,65 metros por carril, en la cantidad de carriles que sean necesarios, y en las ramas y rulos, 4,50 metros. Esto es dado por las necesidades de sobreancho para el giro de los vehículos, sobre todo de gran porte.

Los carriles de cambio de velocidad, aquellos que permiten adaptar la velocidad en condiciones direccionales de los vehículos para incorporarse a una intersección o salir de ella e incorporarse a una nueva vía, fueron definidos para lo que es la autopista principalmente en 410 metros totales, divididos con una transición de 100 metros, y los carriles de desaceleración de 235 metros totales, con una transición o cuña de 80 metros.

Como ya se explicaron, las banquetas van a ser de 3 metros, 2,50 metros, y 1,50 metros y 0,50 en las ramas. Las pendientes máximas, que son las que nos condicionan las longitudes de las ramas, sobre todo cuando hacemos intercambiadores de distinto nivel, van a ser del orden de 2,5 por ciento.

Los radios de curva, que están en un total de acuerdo con las condiciones dadas por las normas de diseño de la Dirección Nacional de Vialidad y las velocidades directrices adoptadas, serán en un valor mínimo absoluto de 700 metros y de 1.200 metros como valores deseables, los cuales han sido respetados en la totalidad del diseño de la traza.

Las ramas tendrán radios superiores, en todos los casos, a 115 metros, y los rulos, radios superiores a 40 metros, como podrán ver. Hemos adoptado en general radios de 50, 55 o 60 metros para facilitar el desplazamiento de los vehículos. Los peraltes máximos que permiten la seguridad en los desplazamientos o en los movimientos de curva son del 6 por ciento.

Para que tengamos todos un conocimiento mínimo de lo que son los intercambiadores y distribuidores vamos a presentar algunas obras típicas. Estas obras típicas se pueden dividir fundamentalmente en intersecciones a nivel o intersecciones a distinto nivel, dependiendo sobre todo y seguramente por la importancia de las vías que se inter cruzan o del tránsito que tenemos que soportar.

Las intersecciones a nivel se pueden clasificar rápidamente en intersecciones de tipo simple, donde tenemos una vía principal o dos vías que se intersectan pero una de ellas no continúa su recorrido, y permiten el desarrollo con interferencias de los movimientos pasantes, giros a derecha o giros a izquierda. Estas intersecciones podrán contener canalizaciones, carriles de aceleración, desaceleración o de espera, dependiendo de la importancia del tránsito que tengan que soportar.

Las intersecciones en cruz serían una continuidad o una ampliación de las intersecciones anteriores con la posibilidad de desarrollar los movimientos pasantes de ambas vías y todos los giros a derecha e izquierda.

Finalmente, como la última de las intersecciones simples o a nivel, intersecciones típicas, hemos presentado la rotonda. Las rotondas son intersecciones de gran importancia y gran utilidad, y con una gran seguridad vial si uno respeta el desarrollo y el uso de las mismas. Si uno se limita a respetar las prioridades de uso de una rotonda se pueden minimizar los accidentes por intersecciones de vehículos. El tamaño de la rotonda va a hacer que condicione la longitud de entrecruzamiento de los vehículos.

Dependiendo -como decíamos antes- del tránsito que tengamos que abastecer, se puede recurrir a las intersecciones a distinto nivel o intercambiadores. Como podemos ver, son en general adaptaciones de las intersecciones que hemos presentado recién como intersecciones simples, con la solución de separación de movimientos por soluciones a través de puentes, obras de arte o pasos bajo nivel, que nos permiten separar los movimientos sin tener interferencias.

Podemos relacionar directamente los intercambiadores tipo trompeta con las intersecciones simples, los intercambiadores en cruz o cruces con los tipo diamante o trébol, y finalmente como se notará y es obvio, las intersecciones del tipo rotondas a nivel con las intersecciones de rotondas a distinto nivel.

Rápidamente vemos un esquema de lo que es un intercambiador tipo diamante donde, a través de un puente o un paso bajo nivel, se permiten todos los movimientos pasantes sin interferencias. Los movimientos de giro a la derecha se realizan a través de ramas desde movimientos directos y los giros a la izquierda se realizan con movimientos que presentan alguna interferencia con otros movimientos.

Como una solución de mayor nivel se presenta también la posibilidad de un distribuidor tipo trébol, que lo que hace es minimizar o eliminar la interferencia de los giros a la izquierda con la incorporación de un movimiento semidirecto de giro a derecha para poder luego dirigirnos hacia la izquierda, que son los típicos rulos.

Como decíamos recién un intercambiador tipo trompeta es la modificación o ampliación de la capacidad de los movimientos de un intercambiador simple en la que a través de un puente o un paso bajo nivel y la incorporación de dos movimientos semidirectos como son una rama de movimiento indirecto y un rulo, permitimos los giros a izquierda que antes presentaban inconvenientes o interferencias con otros movimientos.

Por último, las rotondas a distinto nivel, como explicamos recién, permiten todos los movimientos y se separa uno de esos movimientos por su mayor importancia o gran volumen. En las rotondas también existe un cuarto movimiento que es el de retorno.

Habiendo terminado con esta breve introducción teórica pasaremos rápidamente a describir cada una de las obras que se han diseñado en esta primera alternativa. Estas son fundamentalmente la intersección en la Ruta Provincial N° 2, por su importancia también la intersección del Camino Centenario y el cruce del Ferrocarril Roca en un conjunto o una unidad, y la intersección con la Autopista La Plata-Buenos Aires sin dejar de lado los cruces con la Ruta Provincial N° 36, el Camino General Belgrano, el cruce del Ferrocarril Belgrano y el cruce sobre el Ferrocarril Roca.

Lo que decíamos recién que es fundamental para nosotros y para todos los usuarios son aquellos movimientos que debemos permitir o la demanda que debemos solventar o soportar. Veremos que en la intersección con la Ruta 2 tenemos movimientos pasantes tanto de la Ruta Provincial N° 2 como de la autopista, movimientos de giro de derecha desde la ruta hacia la autopista y de la autopista hacia la

ruta y los movimientos de giro a la izquierda desde una vía hacia la otra.

Por cuestiones de espacio, tránsito, condiciones del entorno y demás premisas de las que hablamos en un principio, hemos adoptado la siguiente alternativa que es un *mix* entre un intercambiador tipo trébol, que nos permite desarrollar los movimientos pasantes a través de la incorporación de dos puentes haciendo que los vehículos pasantes de la Ruta Provincial N° 2 circulen por debajo, y los de la nueva Autopista Presidente Perón circulen por arriba sin interferencia alguna, las correspondientes ramas de movimientos directos para los giros a la derecha y los giros a la izquierda que se han solucionado de dos maneras diferentes. Principalmente, para los movimientos de giro a la izquierda que vienen desde Ruta 2 y se quieren incorporar a la autopista hemos adoptado rulos y para los movimientos que vienen desde autopista y se incorporan hacia la Ruta 2 hemos adoptado la solución de carriles de movimientos indirectos.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Ingeniero, le queda un minuto.

Sr. Álvarez Muguerza.- Vamos a tratar de acelerar. Vamos a tratar de mostrar rápidamente cómo son las cosas.

En el cruce con la Ruta 2 solamente tendremos que solventar o aguantar los movimientos de pasantes y se soluciona con un puente; en el cruce del Ferrocarril Belgrano por cuestiones de normativa debemos pasar por sobre el ferrocarril y respetar los gálibos correspondientes, por eso, hemos adoptado otros puentes paralelos. Pasamos por el Camino General Belgrano, que por su proximidad al intercambiador de la Ruta 2 y del Camino Centenario no vamos a desarrollar un intercambiador con giros para minimizar también las expropiaciones y afectación al Parque.

Luego llegamos a uno de los intercambiadores más importantes, que es el del Camino Centenario que su proximidad a una zona urbana nos obligó a definir movimientos pasantes, giros a derecha y giros a izquierda como decíamos anteriormente, y para este caso hemos adoptado una rotonda de distinto nivel. Este intercambiador nos permite generar un control de velocidad en el ingreso de los vehículos que hoy circulan por Camino Centenario, que es un camino semirural por las velocidades que desarrollan e ingresan en la zona del Partido de La Plata en una zona netamente rural, habiendo logrando un control de velocidades.

Esto nos permite desarrollar los movimientos pasantes a través de sendos puentes sobre la rotonda, los movimientos de giro a la derecha por ramas particulares y los movimientos de giro a izquierda y de retorno a través de la rotonda que se mantiene todos a nivel.

Finalmente, tenemos un puente sobre el Ferrocarril General Roca y dos puentes paralelos; y por último llegamos a la Autopista La Plata donde tenemos movimientos pasantes, giros a derecha y giros a izquierda desde una autopista a la otra y los giros izquierda, iguales. Esto se ha solucionado a través de ramas de movimientos directos y ramas de movimientos indirectos que nos permiten solucionar todos los movimientos sin ninguna intersección. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la ingeniera Julia Mazzoni, consultora de la empresa Consular.

Sra. Mazzoni.- Buenas tardes a todos. A continuación voy a presentar los puentes de la alternativa 1.

Tal como ustedes pueden observar en la imagen, en cada una de las intersecciones de la Autopista Presidente Perón con vías de circulación tanto ferroviarias como vehiculares, se ha proyectado un puente. Más adelante vamos a hablar detalladamente de cada uno de ellos, pero en principio vamos a hacer una pequeña descripción de la

normativa vigente para el cálculo de puentes y de las cargas reglamentarias.

Con respecto al marco normativo de referencia, ahí tenemos las tres normas que debemos respetar para calcular los puentes. Tenemos por un lado las bases del cálculo de puentes de la Dirección Nacional de Vialidad, el Reglamento CIRSOC 201 y anexos y las especificaciones para diseño de puentes de la AASHTO.

En cuando a las cargas reglamentarias de servicio tenemos, por un lado, las cargas permanentes, que están compuestas por el peso propio de elementos estructurales, el peso propio de barandas y defensas y el peso propio de la mezcla asfáltica. En cuanto el puente comienza su vida en servicio comienzan a actuar las sobrecargas. Las mismas están compuestas por las aplanadoras, la multitud compacta en calzada y la multitud compacta en veredas.

Las aplanadoras representan las cargas de vehículos sobre los puentes, según la categoría de puentes en estudio debemos aplicar la aplanadora tipo A 30, la cual cuenta con un rodillo delantero de 13 toneladas y dos rodillos traseros de 8,5 toneladas cada uno, sumando un total de 30 toneladas para cada aplanadora.

Se debe disponer de una aplanadora por cada faja de circulación de 3 metros de ancho, así, una vez definido el ancho del puente se debe definir la cantidad de fajas de circulación, y por lo tanto la cantidad de aplanadoras a aplicar.

En las zonas que no aplicamos la aplanadora debemos aplicar la multitud compacta en calzada, la cual se define mediante la fórmula que ustedes ven ahí, en función de la longitud del puente; y por último en aquellos puentes en los cuales tenemos veredas peatonales debemos aplicar una multitud compacta de 0,4 toneladas por metros cuadrado.

A las cargas de aplanadoras y de multitud compactas se le debe aplicar un coeficiente de impacto que está relacionado con el carácter dinámico que tienen las cargas, debido a que se trata de cargas de vehículos.

Otras cargas a tener en cuenta son las cargas de frenado. El Reglamento establece que se debe establecer como carga de frenado al máximo valor entre el 15 por ciento del peso de las aplanadoras y el 4 por ciento del peso de la multitud compacta.

Respecto de las cargas de viento se deben considerar dos estados de puente: puente cargado y puente vacío. Para el caso de puente cargado se considera sobre la calzada una fila de camiones de 2 metros de altura y se aplica una presión de viento de 150 toneladas por metro cuadrado. Respecto del caso del puente vacío se considera el puente sin tránsito y se aplica una presión de viento de 250 toneladas por metro cuadrado. Esta diferencia en la presión de viento se debe a la baja probabilidad de ocurrencia del viento máximo con el puente completamente cargado.

A la derecha podemos ver la sección transversal de la viga. La misma es una sección doble T de ala superior ancha; en los extremos se observa un rebaje del ala superior para alojar una loseta de hormigón armado, la cual funciona como encofrado perdido de la losa de tablero.

En cuanto a la infraestructura, contamos con apoyos, estribos y pilas. Los apoyos son de neopreno armado, montados sobre dados de hormigón armado. Los estribos son tipo viga cargadero, para todos los casos, con muros de suelo mecánicamente estabilizados. Y las vigas son tipo viga dintel con pilotes columna de un metro de diámetro, que serán tres o cuatro, dependiendo del ancho del puente.

Aquí observamos nuevamente la planimetría general de la traza, con la ubicación de cada uno de los puentes, y así vamos a comenzar a describir cada uno de ellos.

El primero se encuentra en la progresiva 76.600. Es un cruce que denominamos en bajo nivel, ya que la autopista cruza por debajo de la

calle número 241. Se trata de un puente de dos tramos, de 30 metros de luz. La superestructura está compuesta por seis vigas longitudinales y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. El puente cuenta con un ancho de calzada de 7,30 y dos veredas para permitir el tránsito peatonal. La infraestructura está compuesta por pilas y estribos; las pilas contienen una viga dintel y tres pilotes columnas, mientras que los estribos son tipo viga cargadero.

En la intersección de la Autopista Presidente Perón con la Ruta Provincial 2 tenemos proyectado un distribuidor. El mismo cuenta con cuatro puentes, dos en las calzadas principales y uno en cada una de las ramas. Respecto a los puentes de la calzada principal tenemos dos puentes de dos tramos de 30 metros de longitud; la superestructura está compuesta por diez vigas longitudinales, una losa de tablero de 17 centímetros de espesor; el ancho de calzada es 10,95, correspondientes a tres carriles de circulación, y presenta un carril adicional para alojar el carril de aceleración. Respecto a la infraestructura está compuesta por pilas y estribos. La particularidad es que cuenta con cuatro pilotes columnas en lugar de tres, porque presenta un ancho mayor.

Los puentes de las ramas hemos clasificado las ramas en Ramas E-S y Ramas O-N. El puente de la rama E-S presenta dos vanos de 21 metros de longitud. La superestructura está compuesta por tres vigas longitudinales, una losa de tablero y cuenta con un ancho de calzada de 5 metros. La infraestructura nuevamente son pilas y estribos; las pilas cuentan con tres pilotes columnas y los estribos son tipo viga cargadero.

La tipología estructural del puente de la otra rama, la O-N, es igual al anterior. La única diferencia de este puente es que presenta dos vanos de 20 metros en lugar de 21 metros.

En la intersección de la autopista con la Ruta 36 hemos proyectado un puente de 26 metros de luz, un solo vano. La superestructura está compuesta por 7 vigas longitudinales y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. El ancho de calzada en esta zona es de dos carriles, o sea, 7,30 metros de ancho. En el puente está prevista la construcción del futuro tercer carril, con lo cual presenta un ancho adicional de 3,65. La infraestructura está compuesta por estribos tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

En la intersección con el Ferrocarril General Belgrano, en la progresiva 85.442, encontramos un puente de un vano de 30 metros de longitud. La superestructura es básicamente la misma que la anterior; la diferencia radica en la colocación de un perfil tipo Perfil F del lado interno para generar continuidad respecto al perfil tipo de obra que tenemos en este sector de la autopista. La infraestructura está compuesta por estribos tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

En el cruce con el Camino General Belgrano tenemos otro puente, en la progresiva 88.000. También se trata de un puente de un vano, en este caso de 27 metros de longitud. La superestructura está compuesta básicamente por los mismos elementos del puente anterior y la infraestructura también.

En la intersección de la autopista con el Camino Centenario hemos proyectado una rotonda con cuatro puentes, cada uno de ellos de 26 metros de longitud. La superestructura nuevamente repite el perfil anterior y la infraestructura está compuesta por estribos tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

A pocos metros de la rotonda del Camino Centenario encontramos la intersección con el Ferrocarril General Roca. Allí hemos proyectado tres puentes, dos de ellos en las calzadas principales de la autopista, y uno en la rama de ingreso al Camino Centenario. Los puentes proyectados en las calzadas principales de la autopista presentan la

particularidad de no ser simétricos, mientras uno cuenta con tres carriles de circulación el otro, además de esos tres carriles, se le debe adicionar un ancho de 3,65 para alojar el carril de aceleración. La infraestructura está compuesta por estribos tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

El siguiente puente que tenemos en esta misma intersección es el puente en la rama del distribuidor del Camino Centenario. Cuenta con tres vigas longitudinales y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor y un ancho de calzada de 4,50. La infraestructura está compuesta por estribos tipo viga cargadero.

Ya casi llegando a la intersección con la Autopista La Plata-Buenos Aires tenemos el último cruce, con otro ramal del Ferrocarril General Roca, el cual ha sido resuelto nuevamente con un puente, de un vano de 30 metros de longitud; la superestructura de este puente nuevamente repite la tipología anterior. Se trata de una calzada de tres carriles; en realidad son dos más uno adicional para una ampliación futura. La tipología estructural son siete vigas y una losa de tablero. La infraestructura nuevamente con estribos tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

Finalmente, en la intersección de la autopista con la Autopista La Plata-Buenos Aires tenemos dos puentes proyectados en cada una de las ramas. Se trata de dos puentes de 22 metros de longitud. La superestructura de los mismos está compuesta por cuatro vigas longitudinales y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. Y la infraestructura en este caso está compuesta por pilas y estribos. Se trata de una pila que está compuesta por una viga dintel y tres pilotes columna, y un estribo tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

El puente de la otra rama es exactamente igual al anterior, por lo tanto no vale la pena volver a describirlo.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- A continuación la ingeniera Mazzoni va a hacer una explicación de la parte hidráulica de la alternativa 1.

Sra. Mazzoni.- A continuación y para finalizar con la presentación de la ingeniería de la alternativa 1 voy a introducir los conceptos básicos que hemos utilizado para resolver la hidráulica del tramo.

Hemos aplicado el método racional generalizado. Este método permite determinar el derrame máximo superficial utilizado para el dimensionamiento de las obras de arte menores. Para ello tenemos como primera medida que deslindar las cuencas de aporte y los cursos, para luego proceder a aplicar el método.

La delimitación de las cuencas y la determinación de los cauces han sido realizadas a partir de las cartas del IGN, con la ayuda de la herramienta de dibujo AutoCAD.

Una vez que tenemos todas las cuencas definidas, podemos comenzar con la aplicación del método, para lo cual hay que seguir una serie de pasos. El primero de ellos es determinar las características geométricas de la cuenca y del cauce principal. Respecto a las características geométricas que necesitamos conocer de la cuenca, tenemos el área, y del cauce principal necesitamos conocer su desnivel y la longitud. A la izquierda ustedes pueden observar cómo debemos calcular el delta de "h", o sea el desnivel del curso.

El segundo paso es determinar la rugosidad relativa del cauce. Ahí tenemos en rojo destacado la rugosidad relativa que hemos utilizado.

Como tercer paso debemos determinar las características del suelo de la cuenca. El método permite englobar las características del suelo en un coeficiente "c", el cual depende a su vez del tiempo de

concentración de la cuenca. Ahí tenemos resaltado también, en rojo, cuál es el rango de coeficiente "c" que tenemos que aplicar.

El cuarto paso es la determinación del tiempo de concentración de la cuenca, que se obtiene en función de la longitud, el "k" y el "h".

Y por último debemos determinar la intensidad de precipitación correspondiente al intervalo de recurrencia adoptado. Para el caso de las obras de arte menores se debe adoptar un intervalo de recurrencia de 25 años.

Contábamos con los registros de precipitaciones máximas caídas en los últimos veinticinco años, correspondientes a la estación La Plata. Con ello se realizó un análisis estadístico para determinar la precipitación de 24 horas de duración, la cual resultó 137 milímetros por día.

A partir de eso debíamos obtener cuál había sido la distribución de esa lluvia en las 24 horas. Para eso utilizamos el histograma de lluvias del SCS, el cual, según el tipo de clima, resultó un histograma tipo 2. Así obtuvimos la distribución horaria de la precipitación.

De allí vemos que en la hora 12 se produjo el máximo pico y esa es la intensidad de precipitación, de aproximadamente 60 milímetros por hora, que hemos utilizado para aplicar el método.

Aquí observamos el gráfico mediante el cual podemos calcular el caudal; ingresando con la longitud del cauce, ascendemos hacia la curva correspondiente a la rugosidad relativa, hacia la derecha, hacia el desnivel de la cuenca, y hacia arriba obtenemos el tiempo de concentración, el cual puede servir para calcular el coeficiente "C" que debemos aplicar a la cuenca.

Luego descendemos hacia la precipitación horaria; luego hacia la derecha, hacia la curva correspondiente a la recurrencia; luego ascendemos hacia la curva correspondiente al coeficiente "C"; luego hacia la izquierda, hacia la curva correspondiente al área de la cuenca; y luego ascendemos para obtener el caudal de diseño. Con ese caudal se dimensionaron las alcantarillas.

Para el caso de aquellos cursos de agua importantes se realizó una modelación con un programa que se denomina HEC-HMS. Esos cursos son el arroyo Pereyra y el arroyo San Juan.

El proceso de la modelación consistió básicamente en la determinación de la cuenca y las subcuencas correspondientes a cada uno de los cursos. Luego se determinaron las características de las cuencas, se confeccionó el modelo meteorológico y por último se obtuvieron los resultados.

La delimitación de las cuencas y subcuencas se realizó nuevamente en base a las cartas del IGN. Una vez que teníamos las cuencas y subcuencas delimitadas se procedió a determinar las características de las subcuencas. Por un lado, determinamos las características geométricas, tales como áreas, longitudes y pendientes. Por otro lado, debíamos determinar las características de escurrimiento. Las mismas están compuestas por infiltración, escurrimiento superficial y escurrimiento subterráneo. En este caso, el escurrimiento subterráneo no se considera.

La infiltración fue obtenida a partir del método de número de curva, del SCS. Es un método empírico que permite determinar la altura efectiva de precipitación.

Los números de curva se encuentran tabulados por el método, según el tipo de suelo. Tenemos cuatro tipos de suelo y debemos conocer las características del suelo de la cuenca para poder determinar dentro de qué grupo debemos incluir a nuestra cuenca.

Respecto de la selección del número de curva luego se debe realizar un análisis especial para cada subcuenca para elegir el número de curva que corresponde. El escurrimiento superficial tiene

que ver con un proceso de transformación que se produce cuando el exceso de precipitación se transforma en escorrentía directa.

El programa utiliza el hidrograma adimensional del SCS para analizar ese proceso de transformación. Se trata de un hidrograma unitario sintético. A partir de la revisión de varios de ellos se puede obtener el caudal pico en función del tiempo del pico. Para conocer el tiempo de ocurrencia del pico debemos conocer el tiempo de retardo y el tiempo de lluvia efectiva. El tiempo de retardo está en función del tiempo de lluvia efectiva y del tiempo de concentración.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Le queda un minuto, ingeniera.

Sra. Mazzoni.- El tiempo de concentración lo obtenemos a partir de la fórmula que vemos en pantalla.

Finalmente, resta confeccionar el modelo meteorológico. Contábamos con registros de precipitaciones del Servicio Meteorológico Nacional de 24 horas de los últimos cincuenta años en la estación de La Plata. Se realizó un análisis estadístico y se determinó que las precipitación máxima, de 24 horas de recurrencia, en cincuenta años. Ella fue 149.1 milímetros.

Con esa precipitación máxima se eligió el histograma de lluvia aplicando ese valor de precipitación, el cual fue histograma tipo 2, debido al tipo de clima.

Finalmente, luego de haber cargado todas las características de subcuencas y el modelo meteorológico se obtuvo el gráfico de variación de caudales en función del tiempo para una lluvia de cincuenta años de recurrencia. Con ese caudal se dimensionaron las alcantarillas correspondientes a los dos arroyos. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor ingeniero Horacio Velasco, de la empresa GLT.

Sr. Velasco.- Buenos días. Soy el ingeniero Velasco. Con nuestra empresa nos estamos ocupando de determinar las áreas afectadas en las tres alternativas que se están debatiendo y publicándose en la audiencia.

En este gráfico vemos las tres alternativas y vamos a tratar cada una de ellas. La que está indicada con color rojo es la que está licitada originalmente para la parte del proyecto. La Alternativa 2 es la que pasa lateralmente al Parque Pereyra Iraola y la Alternativa 3 es la que termina en la Ruta Provincial 2, que se superpone la Ruta Provincial 2 y luego con la autopista Buenos Aires-La Plata.

Aquí entramos específicamente en la primera parte, que arrancamos en la progresiva 72.664 y se avanza hacia el Este -como la gente de Consular muy bien lo ha explicado antes- con los anchos correspondiente. Son anchos de 120 metros. Y esta primera marca que gran parte del desarrollo se realiza por zonas rurales y una parte en zona urbana. Al final habrá un cuadro donde se podrá ver cada una de las incidencias rurales y urbanas.

Esta es la continuación de la otra lámina. Esto es casi terminando en el Parque Pereyra Iraola, o mejor dicho, al principio. Ahí empieza el desarrollo original, que como decía la ingeniera Emma Albrieu, ocupa un ancho de 45 metros en la zona del Parque y luego de 65.

Por último, llegamos con el trazado a la autopista Buenos Aires-La Plata. No sé si llegan a ver la parte roja, que es el trazado de la Alternativa 1, que es la que estoy desarrollando en este momento. Esta es la traza prevista en la alternativa 1. Aquí se ve el inicio del Parque y se ve la zona afectada por la traza de esta alternativa.

Este es un pequeño resumen de lo que tenemos detectado hasta el momento, totalmente definida ya la parte del proyecto, que es el tramo más desarrollado; de la Alternativa 1, es el que ha sido más elaborado.

Esto se lee así: está diferenciado por Partido y cada uno de los tramos y subtramos. Aquí quisiera destacar que las tres alternativas tienen un tramo en común, que es desde el inicio, del 72.664 hasta la Ruta Provincial 2; de la Ruta Provincial 2 tomamos otra subzona, que es hasta el Parque Pereyra Iraola, y la zona afectada por el Parque, en la zona del Parque Pereyra Iraola. Y cada una de las separadas por afectaciones urbanas y lo que estimamos afectaciones rurales.

En total, en la primera parte de la alternativa 1 son 116 parcelas, entre la Ruta Provincial N° 2 y el inicio del Parque Pereyra Iraola son 144, y en la zona del Parque están afectas 8 parcelas. Con lo cual hace un total general para esta alternativa de 268 parcelas afectadas por la autopista.

Espero que haya sido claro. No tengo nada más que aclarar. Nos vemos posteriormente en la alternativa 2. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el licenciado Claudio Daniele.

Sr. Daniele.- Quería agradecerles la atención. En los próximos minutos voy a presentar la factibilidad ambiental para el análisis de las tres alternativas, y al igual que en los casos anteriores voy a exponer la evaluación ambiental hecha para la primera alternativa, y después las siguientes.

Voy a pasar más rápidamente aquellos aspectos técnicos que ya han sido desarrollados por los expositores precedentes y voy a centrarme en los aspectos nuevos desde el punto de vista ambiental.

Acá tienen nuevamente la imagen con las tres alternativas. Vamos a hablar a veces en la exposición del tramo inicial, que es ese tramo en el ámbito rural predominantemente, el tramo medio donde se diferencia la alternativa 1 y 2 respecto a la alternativa 3, y este tramo final que es una obra prevista a futuro y que va a ser tocada en forma tangencial por esta obra.

El análisis de factibilidad ambiental consideró el diagnóstico del medio receptor, las características técnicas de la obra, la cartografía general y los planos de uso del suelo, los impactos ambientales preliminares, tanto en la etapa de construcción como en la etapa de operación y se identificaron las fortalezas y las debilidades de cada una de las alternativas, que es con lo que se cierra la práctica.

Desde el punto de vista del medio ambiente, se consideró el listado de parámetros que ustedes ven en la pantalla de calidad del aire, ruido, relieve, drenaje, flora y fauna, paisaje, residentes, usos del suelo, patrimonio, circulación, seguridad, empleo, actividades económicas e infraestructura de servicios.

Vamos a centrarnos ahora en la alternativa 1, que ya ha sido descripta y reconocida. En verde -no sé si se llega a ver por la luz; no sé si será posible apagar la primera fila de luces para ver más claro la pantalla o bajar la intensidad-, la alternativa 1 tiene como se dijo una primera zona de caminos de un ancho de 120 metros y una segunda zona de camino que tiene como máximo 65 metros, según los lugares donde se está recorriendo.

En esta pantalla se permite ver la localización de intercambiadores y puentes a construir dentro de esta primera zona. En el medio, lo que me parece interesante, es este arco como una de las obras de patrimonio arquitectónico del Parque que sería necesario relocalizar, además de los puentes a construir de los intercambiadores. Este es el tramo final que lo vamos a pasar más rápidamente.

Hubo también una evaluación de las características de las aguas superficiales y de los ecosistemas donde predominantemente el ambiente está modificado por distintos usos productivos pero es necesario remarcar la diversidad y abundancia de las especies del Parque Pereyra Iraola, aunque reconociendo que es un área modificada por usos productivos históricos y actuales, y por la introducción de flora y fauna exóticas.

El Parque Pereyra Iraola y esta traza se vinculan con lo que se conoce como Reserva de Biósfera Pereyra Iraola. En la pantalla están identificados los principales ambientes ecosistemas de la Reserva donde se implanta la obra. Este corresponde al Parque Pereyra Iraola donde dominan los usos agrícolas, bosques plantados, edificaciones, etcétera, y esta es la zona de la Reserva con mayor valor desde el punto de vista del patrimonio natural, especialmente por los relictos de bosque ribereño sobre la costa del Río de La Plata.

En lo que es el Parque Pereyra Iraola me pareció interesante e importante remarcar algunos aspectos y algunos valores específicos dentro del Parque como son la estación biológica de aves silvestres y la estación de cría de animales salvajes, que si bien están localizados en las cercanías en la Calle 403 no serían afectados por la obra; sí marcar centro del límite del Parque que se ven en pantalla.

Esta zona 3, identificada como explotación forestal, esta zona 2, explotada como de frutihorticultura, esta zona más oscura, que es una zona de uso silvestre con acceso público, y finalmente el sector final del Parque, una zona dedicada a frutihorticultura. Esta zonificación es un plano de actividades y sitios del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires.

Quiero marcar que hay otros aspectos, otros íconos del patrimonio cultural arquitectónico y paisajístico dentro del Parque Pereyra Iraola que están localizados en lejanías de la autopista como para considerar que no va a haber impactos significativos.

Desde el punto de vista de las áreas protegidas, el Parque Pereyra Iraola se ubica sobre la zona de transición de la Reserva de Biósfera en una zona de uso público sin aproximarse a lo que es la zona núcleo de la Reserva de Biósfera que es la Reserva Provincial de Punta Lara.

Se adentraría en El Pato, o sea, es un proyecto desde el punto de vista tangencial o perimetral a la Reserva, ocupando como se dijo hasta un máximo de 45 metros.

Quería recordar que la Reserva de Biósfera tiene una estructura de zonificación donde hay distintas áreas: una zona núcleo, una zona de amortiguamiento, una zona de transición con distintas restricciones respecto del uso que se puede hacer, y lo que se conoce como zona de transición de la Reserva de Biósfera, que es un área dirigida fundamentalmente a la experimentación del conocimiento y a la experiencia en compatibilizar el desarrollo sustentable, la conservación y el desarrollo de las actividades humanas. Por lo tanto sería compatible con este tipo de intervención, como ocurre con otros tipos de Reserva de Biósfera donde incluso hacen también distintos tipos de obras de infraestructura.

En esta imagen se muestra la Reserva de Biósfera en su conjunto, delimitada, la zona de transición, y con un rayadito, la zona de amortiguamiento, la zona que rodea y engloba a la zona núcleo que es considerada como la más sensible.

Voy a pasar rápidamente lo referido a la población residente, que es de baja densidad porque la mayor parte del área tiene un uso forestal productivo recreativo. Sí quiero marcar el arco de entrada a la localidad de Villa Elisa sobre el Camino General Belgrano como un valor de patrimonio cultural.

Los usos del suelo y las actividades son predominantemente de uso agrícola y agrícola-ganadero aunque hay puntualmente actividad

industrial, y en su conjunto hay un uso forestal y agroproductivo importante, especialmente en el terreno del Parque Pereyra Iraola.

Voy a pesar a la pantalla de tránsito para pasar a esta matriz. Es una matriz de análisis de impacto ambiental donde se identificó la etapa de construcción; en rojo se ven los impactos de mayor intensidad y valor negativo respecto de calidad de aire y ruido, la flora y fauna de las áreas protegidas, afectación del paisaje y la afectación de tipo patrimonial y la infraestructura de servicios en lo que es la etapa de operación durante la etapa de construcción.

Estos impactos no son en sentido absoluto sino que son relativos comparativos entre las tres alternativas que están analizando en este momento. En la etapa de operación, es cuando aparecen fundamentalmente los impactos positivos, en color verde, en relación con la circulación, actividades económicas, seguridad vial, etcétera.

Quiero marcar básicamente que se analizó el uso del suelo a nivel de detalle para esta parcela, que es lo que ustedes ven presentado en la pantalla. En este momento no voy a entrar en detalle pero se analizó la afectación sobre cada tipo de uso del suelo; está a su disposición en un informe completo en lo que llamamos el tramo inicial o medio. Pasé en detalle el sector correspondiente a usos de suelo y sí voy a terminar con las fortalezas y debilidades de esta alternativa.

En lo que es la alternativa 1 se considera como fortaleza que no se afectan los actores intangibles, o sea la zona núcleo de la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola. Sólo se interviene en zonas clasificadas como zona de transición, de uso público, según la zonificación de la reserva. Y comparativamente esta traza permite 13 kilómetros metros de distancia entre los usuarios del tramo III y la Autopista La Plata.

¿Qué debilidades tiene esta alternativa? En principio que se interviene sobre una franja de la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola, en sectores y áreas de uso frutihortícola, 23 hectáreas fueron calculadas; 5 hectáreas de explotación forestal, siempre dentro de la zona de zonificación considerada de uso público, alcanzando en total 42 hectáreas de un total de 10.000 hectáreas que tiene la Reserva de Biósfera.

La intervención sobre el uso privado -expropiaciones- alcanzaría a 132 hectáreas, distribuidas desde el sector inicial, o sea desde que inicia la alternativa en una zona predominantemente rural, hasta el sector medio donde se superpone con el Parque Pereyra Iraola.

Otra de las debilidades identificadas para esta alternativa es la deforestación y pérdida relativa de biodiversidad, aunque esta forestación que se debería retirar está dada predominantemente por especies exóticas, pero son hábitat natural con usos silvestres y también usos productivos en la franja del parque paralela a la calle 403.

Esta alternativa también identificamos que presenta una alta conflictividad social, manifestada por el fuerte apoyo a la conservación de patrimonio natural y a la preservación de las actividades tradicionales y usos actuales del sector afectado dentro del Parque Pereyra Iraola, de los cuales 14 hectáreas están asignadas a uso silvestre; 23 hectáreas a explotación frutihortícola y 5 hectáreas a un uso forestal. También en total el área, tanto el sector del Parque Pereyra Iraola como el sector precedente, requiere de una expropiación de una franja de tierras privadas de uso residencial actuales y la relocalización de los quinteros por un total de 132 hectáreas.

Como se indicó precedentemente, este proyecto como cualquier otro tiene una instancia posterior a esta, que es la evaluación de impacto ambiental, donde se hace el ajuste definitivo del proyecto de ingeniería de la alternativa seleccionada y también se avanza en la definición de medidas de mitigación. Acá están listadas algunas de las

medidas principales que se han considerado para esta alternativa, que son: monitoreo y control en arroyos y canales; que el obrador y las obras complementarias estén localizados por fuera de los sitios de mayor valor patrimonial; la importancia de la restauración paisajística, en el obrador, en los caminos de servicio, en los préstamos, en todos los lugares de asentamiento de equipos e instalaciones durante el proceso de construcción. Se ha hablado ya del trasplante de ejemplares arbóreos valiosos y del acondicionamiento paisajístico y la reforestación compensatoria.

También es importante todo el tema de señalización y de comunicación a los vecinos y residentes acerca de todas las intervenciones, acciones, qué se hace, cuándo se hace, cómo se hace y con qué prevención o cuidado se hace, con tiempo suficiente para que no haya ningún tipo de sorpresa. Y también está prevista la colocación de barreras vegetales en los lugares donde se considere que el ruido puede ser significativo.

También está prevista la relocalización de los quinteros y por supuesto una gestión ambientalmente sustentable de todos los residuos, escombros y subproductos no deseados del proyecto.

Creo que esto es lo principal. Volveremos a presentar el esquema aplicado para la alternativa 2 y para la alternativa 3. Disculpen si fui rápido pero quería centrarme en el tiempo que tenía asignado. Igualmente podemos ampliarlo en la segunda y tercera alternativa. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias.

Ingeniero Luciano Peralta, de la UTE constructora.

Sr. Peralta.- Muy buenos días. Disculpen si por ahí se vuelven a repetir algunos términos, pero es parte de la exposición. Yo voy a hacer una reseña de la memoria descriptiva de la obra para la alternativa número 1 del tramo IV, de lo que vendría a ser la Autopista Presidente Perón, para conformar el tercer anillo de circunvalación de la Capital.

Está totalmente ubicada en la provincia de Buenos Aires. Tiene su inicio en la localidad de La Capilla, cerca de la Ruta 53, en el Partido de Florencio Varela, y sigue en sentido Este hasta los límites con los partidos de Berazategui y La Plata. Ya después en línea recta al Norte en dirección Río de la Plata.

En su primera etapa, como se ha dicho, es una traza de 3 más 3, con cantero central y una zona de camino de 120 metros. Pasando Ruta 2 pasa a ser una traza de 2 más 2, con colectora, en algunos sectores a ambos lados y en otros no.

En lo referente a las obras a ejecutar, está prevista la limpieza de los terrenos. Esta limpieza se hará en el ancho mínimo compatible con lo que permita la obra. Se hará de diferentes modalidades y equipos, según el lugar donde estemos, ya sean bajos, zonas vírgenes o carreteras existentes, todo de acuerdo a lo que permita el Mega en cuanto a los usos de los productos después de la limpieza, que en la mayoría serán reubicados, ya sea para terraplenes o rellenos.

También está previsto que a lo largo de toda la traza sobre el perímetro alambrado haya alambrado tipo olímpico de 2 metros romboidal, en zonas urbanas, cerca de los intercambiadores, y en el resto alambrado tipo rural, del tipo de siete hilos, para delimitar la zona de camino.

También en lo que se refiere a los terraplenes para la calzada principal, como ya han mencionado, se va a utilizar material de la zona. Los estratos existentes son limos arcillosos, mayoritariamente compactos, con una clasificación A-6 o A-7. Por lo cual se tendrán que

usar los equipos adecuados en cuanto a compactación del tipo vibrante y pata de cabra.

Hay ubicación de yacimientos a profundidad para la ubicación del tipo A-4 para la utilización en las capas especiales de suelo y suelo estabilizado.

Pasando ya a la estructura de pavimento en la calzada principal, está previsto base y sub-base de suelo, de suelos estabilizados, para lo cual está previsto usar equipos ambulo-operantes rotativos o plantas mezcladoras fijas, según sea la logística que se vaya a usar en ese momento en la obra.

Las plantas serán bajo control, tanto en la recepción de materiales y las mezclas que vayan a efectuar, y se hará un control sobre las capas terminadas en cuanto a compactación, o sea características físicas de la traza terminada para densidad y humedad, y se tendrá importancia en lo que es la protección y cuidado de la calzada terminada.

También en la calzada principal está previsto base de concreto asfáltico para capa inferior, intermedia y superior, para lo cual se van a usar usinas o plantas asfálticas fijas, también todo bajo el control del Mega. Se hará todo el control de lo que es ingreso de materiales, agregados, arenas y productos asfálticos. Se hará control de características físicas en cuanto a porcentaje de asfalto, granulometría y estabilidad, afluencia Marshall y todas las propiedades mecánicas y físicas que lo requieran. Se usarán equipos para el traslado y compactación, con no más de diez años de antigüedad. Y se harán las pruebas sobre calzada terminada.

También está previsto como una capa de rodamiento un microaglomerado asfáltico y con un asfalto modificado del tipo AM3, con una granulometría discontinua, usando las mismas plantas asfálticas fijas y los mismos equipos asfálticos. Además de los controles a los materiales ingresantes y a la mezcla que se produce, se hará un control sobre la carpeta terminada en cuanto a rugosidad, ahuellamiento, pendientes y lisura.

También está prevista la construcción de calzada colectora, existirán pavimentadas y abovedadas. Las pavimentadas, como dijeron, estarán centralizadas en las zonas urbanas y próximas a los intercambiadores; serán con una estructura de suelo y suelo seleccionado y una base y carpeta de concreto asfáltico convencional.

En el resto de los sectores donde sea necesario dar accesibilidad a los vecinos y frentistas se harán calzadas colectora abovedadas con suelos y suelo estabilizado.

Están previstos también una serie de intercambiadores y puentes, como fueron nombrados, sobre la calle vecinal 201, Ruta 2, Camino General Belgrano y Centenario. Por el tipo de suelo, para los intercambiadores y puentes que antes se enumeraron, ya dieron las características y el diseño. Está previsto fundación indirecta mediante pilote; también se va a proveer mediante plantas de hormigoneras mezcladoras fijas con el mismo control de materiales ingresantes y producto terminado.

También es importante que se hará mucho hincapié en la interferencia que cruza la alternativa 1, en cuanto a propanoductos, gasoductos, oleoductos, líneas de alta tensión, cloacas, agua y demás servicios, como TV por cable, fibra óptica y demás, que dada la importancia que presentan algunos eran reubicados o se les da protección permanente. Esto ya está en una etapa de reubicación; falta hacer el cateo manual, en función de la alternativa a designar, pero ya está todo con los entes correspondientes.

Está prevista la construcción de una batería de alcantarillas, en función de la hidráulica que acaba de explicar la ingeniera.

Otro punto importante -lo que pasa es que muchas cosas fueron nombradas- es que dada la importancia de la autopista es importante la

señalización vertical y aérea que debe tener para dar un confort. Por eso se utilizará señalización de tipo pórtico y es importante también la demarcación horizontal, con pulverizado y de extrusión para delimitar ramas, accesos e intercambiadores.

También está prevista la ejecución de defensas provisionales, del tipo de FLEX BIN metálicas, y como ya han mencionado también en algunos sectores la colocación de barandas de seguridad en el cantero central de la doble New Jersey, con un cantero central. También está prevista la construcción de pasarelas peatonales, para el pasaje de los vecinos, ya sea con rampa o escalera; las obras de iluminación, con lo que es zona urbana, intercambiadores y zona de importancia de colectora, y algunas dársenas para micros, de transportes y demás que así lo requieran las zonas urbanas.

Como ya lo han mencionado, durante la ejecución de la obra se llevará adelante la construcción de unas zonas recreativas, las cuales serán alambradas. Se realizará adelante playa de multiuso, canchas de fútbol, senderos -como ya ha dicho la arquitecta-, todo dentro del marco de la obra.

También es importante destacar que durante la ejecución de la obra se hará hincapié en el tratamiento paisajístico para mantener o mejorar el nivel de la autopista mediante la plantación de árboles, arbustos y demás especies. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Muchas gracias, ingeniero Peralta. Con esta exposición hemos dado finalización a la exposición técnica de la alternativa 1. A partir de ahora comenzaremos con la exposición técnica de la alternativa 2.

Tiene el uso de la palabra la ingeniera Andrea González.

Sra. González.- A partir de este momento empezaré a describir la alternativa 2, que coincide en muchos ámbitos con la alternativa 1 y para abreviar, vamos a saltar algunos temas.

Las características generales del suelo son las mismas que para la alternativa 1. Lo mismo ocurre en lo correspondiente al relieve, el uso del suelo y los criterios de diseño. Mantenemos las dimensiones de las calzadas y a su vez hay sectores con tres y dos carriles. Por lo tanto, se mantienen los criterios de diseño.

En cambio, los perfiles encuentran diferencia. El perfil tipo A coincide con la alternativa 1. De nuevo comienza la aplicación en la progresiva 72.600, en el inicio del tramo, hasta la progresiva 80.000 aproximadamente.

La zona de caminos es de 120 metros, con dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación y las colectoras tendrán un perfil abovedado por ser un sector rural.

A partir de la progresiva 80.000 tendremos un perfil de 120 metros de zona de camino, con dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación. Por ser un área urbana se proyectan las colectoras pavimentadas.

El perfil tipo C aplica desde la intersección de la Ruta Provincial N° 2 hasta el inicio del Parque Pereyra. La zona de camino se mantiene en 120 metros, pero la cantidad de carriles cambia a dos calzadas, con dos con carriles por sentido de circulación.

El cantero central se mantiene en 23,30 metros para permitir una futura ampliación a un tercer carril.

En este perfil es donde radica la diferencia. El perfil de la progresiva 85 hasta la intersección de la autopista La Plata-Buenos Aires presenta una zona de camino reducida, de 65 metros, pero el límite izquierdo de dicho perfil se ubica en el límite de la zona reservada para servicios públicos de la calle 403.

Por lo tanto, podrán ver a la izquierda cuál es el límite del Parque Pereyra. Toda la zona de camino se desarrolla fuera del mismo.

Por lo tanto, estaríamos utilizando 65 metros máximo, íntegramente dentro del partido de La Plata.

Las características de los taludes son las mismas que en la Alternativa 1. El perfil estructural tipo también coincide.

La Alternativa 2, al igual que la Alternativa 1, comienza en la progresiva, según licitación, 72.600. Coincide, hasta el inicio del Parque Pereyra, en un ciento por ciento con la Alternativa 1, pero se evalúa la diferencia de la afectación socioambiental de la traza respecto del Parque Pereyra.

De nuevo, es un tramo de aproximadamente 22 kilómetros de longitud, que inicia en el punto llamado A-4. Según la licitación esta progresiva corresponde al 72.600, pero deberá ser reajustado en función del "progresivado" de los tramos anteriores.

El inicio del tramo presenta un tramo recto, hasta el vértice 33, aproximadamente en la progresiva 76.500, donde se proyectaron dos calzadas de tres carriles por sentido de circulación con colectoras con perfil abovedado en una zona de camino de 120 metros de ancho de máximo.

En el vértice 33 encontramos una curva de 1.500 metros de radio, que permite un cambio de rumbo para que la traza se ubique paralela a la calle 537. A su vez, tenemos nuevamente la primera obra de arte importante coincidente -es un puente-, en la calle 241. Como ven, nos mantenemos paralelos a la calle 537 utilizando la misma dentro de la zona de camino como colectoras derecha.

A partir de la progresiva 80.000 el perfil cambia, ya que al considerarse una zona urbana, las colectoras serán pavimentadas. Nuevamente, la primera intersección importante es con la Ruta Provincial N° 2, en donde está proyectado un distribuidor.

A su vez el perfil cambia en la progresiva 82.000. Mantenemos los 120 metros de zona de camino, pero las calzadas son dos con dos carriles por sentido de circulación. Tenemos otra intersección importante, en la Ruta Provincial N° 36, que se proyecta a resolver con un puente.

Nuevamente se llevarán a cabo las obras necesarias para permitir el escurrimiento correcto del arroyo San Juan.

En este punto, de los vértices 34 y 35, es donde surge la mayor diferencia. De nuevo tenemos dos cambios de rumbo, pero mucho menores que en la Alternativa 1, ya que la intención es que la traza sea paralela a la calle 403, pero se mantenga ajena a éste y fuera del área del Parque Pereyra Iraola.

En la progresiva 85.000 comienza el Parque Pereyra, cambia el tipo de perfil y dejamos de tener colectoras izquierda. Todo este tramo recto, hasta la intersección con el Camino Centenario, se mantiene fuera del Parque Pereyra y dentro del Partido de La Plata, en un máximo de 65 metros de ancho. Encontramos obras para el cruce con la línea del Ferrocarril General Belgrano, con el Camino General Belgrano, y de nuevo, obras para el escurrimiento del arroyo Pereyra.

La traza se mantuvo paralela a la 403 hasta este punto, y ahora, a diferencia de la traza de la Alternativa 1, sigue manteniéndose paralela a la calle 403, y el distribuidor del Camino Centenario -una rotonda en quinto nivel- se desplaza para evitar ingresar al Parque Pereyra. A su vez, ingresa en el Partido de La Plata.

Nuevamente tenemos obras en las líneas del Ferrocarril Roca próximas al Camino Centenario y próximas a la curva, que se mantiene paralela a la traza en desuso del ex Ferrocarril Roca.

A continuación se vincula a la Autopista La Plata-Buenos Aires con un distribuidor que a su vez está vinculado con el distribuidor del la Ruta Provincial N° 19.

Finalmente, se proyecta una obra a futuro de ampliación de la Autopista La Plata-Buenos Aires entre la intersección de la Autopista

Presidente Perón y la Avenida Domingo Mercante en el Partido de La Plata. (*Aplausos.*)

Sr. Secretario (Sedda).- Señor presidente: el representante de la Municipalidad de La Plata, licenciado Sergio Federovisky ha planteado una solicitud de excepción, dado que por razones de fuerza mayor, que ha especificado por Secretaría, debe retirarse. Solicita se le dé permiso para exponer en este momento.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Está autorizado.

Sr. Federovisky.- Principalmente quería agradecerles que me hayan permitido alterar el orden de la lista de oradores, pero verdaderamente tengo una situación de fuerza mayor que me impide quedarme más tiempo.

Aun así y conociendo que estoy interrumpiendo la exposición de las diferentes alternativas -y por eso mismo también vuelvo a pedir disculpas- quería simplemente dejar sentada la posición del municipio de la ciudad de La Plata tal como creo que a lo largo de la Audiencia Pública van a hacer el resto de los municipios.

Soy el presidente de la Agencia Ambiental de la ciudad de La Plata y todo lo que diga aquí es obviamente en representación del intendente Pablo Bruera.

Naturalmente el municipio de La Plata como tal está completamente de acuerdo con la posibilidad de avanzar en todo lo que tanga que ver con la conectividad en términos de la vinculación del gran Buenos Aires y de vinculación entre el norte y el sur del área metropolitana de Buenos Aires. Lo que entendemos también es que hasta el momento las distintas alternativas que habían sido barajadas antes de la alternativa correspondiente a la traza por la Calle 403 -que claramente es dentro de la Municipalidad de La Plata-, no habían involucrado directamente al municipio dado que formalmente esa traza terminaba antes.

Al estar el municipio formalmente involucrado con la opción de la traza por la Calle 403, nos vemos obligados a dar nuestra opinión, la cual ha sido manifestada formalmente por el intendente Pablo Bruera a las autoridades de Vialidad en una reunión que se realizó la semana pasada.

Lo que nosotros entendemos en primer lugar es que si el proyecto -aun cuando no haya sido contemplado, creemos que tenemos el derecho a dar nuestra opinión y a ponerla sobre la mesa-, lo que pretende es la conectividad completa entre el norte del gran Buenos Aires y la zona sur del gran Buenos Aires, fundamentalmente la ciudad de La Plata, también entendemos que hay que concebir esa posibilidad de que la conectividad incluya al sur de la ciudad de La Plata largamente postergado. Por eso mismo nosotros acompañamos formalmente la posición de los vecinos que resisten la posibilidad de la traza por la Calle 403. (*Aplausos.*)

Entendemos que de involucrarse el Partido de La Plata en la traza completa de la autopista, debería considerarse una opción que hasta el momento no ha sido considerada y proponemos formalmente -esto es lo que propuso el intendente la semana pasada- la posibilidad de ampliar la traza por la ruta 36 y el ingreso a la ciudad de La Plata por la Calle 90. (*Aplausos.*) Esto permitiría el desarrollo de un área muy postergada de la ciudad de La Plata y la posibilidad de mejorar aun más la salida de la ciudad de La Plata hacia la Ruta 2 y hacia la ruta 36 por la Calle 90.

Dicho esto también señalamos que aunque no sea parte jurisdiccional del Partido de La Plata también entendemos que la protección de una Reserva de Biósfera como la del Parque Pereyra Iraola debería hacerse. (*Manifestaciones.*)

Simplemente para terminar vuelvo a agradecerles la posibilidad de presentar la posición del municipio de La Plata y naturalmente quedamos abiertos -y así lo expresó el intendente Bruera- a cualquier negociación que incluya la posibilidad de abrir este diálogo en el cual hasta el momento -insisto por cuestiones más formales que de otro tipo, de ninguna manera creemos que haya habido mal intención al respecto- el municipio de La Plata no ha sido del todo incorporado en este proceso. Muchísimas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- A continuación seguimos con la exposición técnica de la alternativa 2. Corresponde el turno al ingeniero Matías Álvarez Muguerza.

Sr. Álvarez Muguerza.- Nuevamente presentándonos, pero ahora en el análisis de la segunda alternativa...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Álvarez Muguerza.- Continuamos con el análisis de la segunda alternativa, la cual por obvias razones, también hemos denominado La Plata y al igual que las demás, dándole la misma importancia que al estudio de cada una de las alternativas, hemos planteado la presentación de la misma manera. Por una cuestión de tiempo y por respeto a todos, haremos un breve resumen de lo que ya hemos dicho y pasaremos directamente a la descripción de cada una de las obras en la cual podremos ahondar un poco más.

Como dijimos, las generalidades del diseño y las premisas eran para nosotros los principales puntos a seguir, asegurando la totalidad de los movimientos, lo cual requiere mantener o ampliar la capacidad de desplazamiento de todos los usuarios que quieren desarrollarse o moverse a lo largo de estas rutas; la seguridad vial, la cual es nuestra principal premisa en el desarrollo de estos diseños; la facilidad de interpretación para el usuario, lo cual simplifica y asegura también la seguridad vial; la continuidad en el período de diseño, asegurando que no sea una obra obsoleta en el corto plazo y que genere mayores costos para ampliaciones de estas; el respeto -el cual es un condicionante para nosotros- del tránsito y el entorno, lo cual es de fundamental importancia por ser personas en general las que están en el entorno de las obras; los servicios existentes, ya sean gasoductos, oleoductos o líneas eléctricas; expropiaciones o afectaciones. Estos nos ha condicionado en la superficie del desarrollo manteniendo al máximo los criterios de diseño y seguridad vial; la importancia de obras existentes, como bien dijo el licenciado Daniele, por ejemplo, el arco existente en proximidad de Villa Elisa. Desde luego, la posibilidad de ampliación o modificación de la capacidad de estas obras. Por supuesto hemos respetado y maximizado todo lo que sea mejorar o cuidar el ambiente y minimizar los costos de las obras.

Como ya se ha dicho reiteradamente, se han respetado algunos criterios de diseño definidos por la Dirección Nacional de Vialidad a los cuales por razones de tiempo saltaremos en esta instancia; y por otro lado hemos presentado algunas intersecciones o distribuidores típicos que son las que nos guían en el diseño de nuestras obras. Para esto dijimos que había intersecciones a nivel, intersecciones simples, cruces o rotondas, intersecciones a distinto nivel, que son intercambiadores de tipo diamante que encontraremos en el transcurso de la alternativa 3, intercambiadores tipo trébol, intercambiadores tipo trompeta y las rotondas a distinto nivel que hemos implementado en la solución del Camino Centenario.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Álvarez Muguerza.- Vamos a aprovechar un poco el tiempo en la descripción de las obras. Para esto vemos, igual que en la alternativa 1 que se han desarrollado tres intercambiadores principales, el principal en esta obra seguramente es el intercambiador con la Ruta Provincial N° 2, el intercambiador con el Camino Centenario, que incluye el puente sobre el Ferrocarril General Roca y la intersección con la Autopista La Plata-Buenos Aires, en proximidad del intercambiador y de la Ruta Provincial N° 19.

Como ya dijimos, todos estos intercambiadores responden a una demanda dada por los movimientos pasantes, giros a derecha o izquierda, en la que podemos observar la necesidad de definir alguna oferta para esta demanda.

Así, la solución del intercambiador de la Ruta 2 es igual a la de la alternativa 1, en la que, como dijimos, los movimientos pasantes de la autopista van a pasar por encima a través de dos puentes paralelos por sobre la Ruta 2. Los movimientos de giro a derecha - ahora aprovecharemos a dar algún detalle más- se han rehecho con ramas de giro directos, con radios de 125 metros, y aquellos que tienen radios compuestos son de 125 y 250 metros. Y por último, para los giros a izquierda, como dijimos anteriormente y por una cuestión de necesidad de respetar las pendientes y longitudes de las ramas, hemos adoptado dos rulos de movimientos indirectos para los giros que van desde la ruta hacia la autopista, y dos ramas de giros indirectos hacia la izquierda, con radios también superiores a los 55 metros, que nos permiten realizar los movimientos con un movimiento hacia la derecha y giro hacia la izquierda desde la autopista hacia la ruta, en sentido tanto a Hudson como a Mar del Plata.

También hemos desarrollado y ya lo hemos explicado en la anterior alternativa, la única diferencia respecto a la alternativa 1 es la ubicación geográfica de cada una de estas obras, en los cruces con la Ruta Provincial 36 que asegura los movimientos pasantes sin dar paso o sin dar oferta a los movimientos de giros a derecha o izquierda por la proximidad con otros distribuidores; los movimientos también correspondientes a los pasantes sobre el Ferrocarril General Belgrano, hoy actualmente clausurado, no encontrarán las vías pero por una cuestión legal se deben respetar las zonas de vías preestablecidas, en la cual se han definido, como bien se aclaró, dos puentes en paralelo. El cruce sobre el Camino General Belgrano, que como dijimos, apuntando a respetar al máximo o a minimizar las expropiaciones no se han desarrollado hasta el momento otra cosa que no sean los puentes, impidiendo por ahora los movimientos y la demanda necesaria de giros a la derecha o a la izquierda, aceptando la proximidad que existe con otros intercambiadores, como la Ruta Provincial N° 2 o el Camino Centenario.

Como veremos, la siguiente intersección es el Camino Centenario, el cual sólo difiere en su ubicación geográfica, y hemos adoptado también para la solución de los movimientos pasantes, giros a derecha e izquierda, y por las condicionantes que decíamos de la proximidad a una zona urbana y la velocidad que se desarrolla en el Camino Centenario, hemos desarrollado una rotonda a distinto nivel, que en este caso se desarrolla completamente sobre terrenos del Partido de La Plata, sin tocar en absoluto zonas del Parque Pereyra Iraola.

Esta rotonda a distinto nivel -podemos definirlo un poco más en detalle porque no teníamos tiempo antes- se ha definido con la ubicación de tres puentes para poder solucionar dos intersecciones que decíamos que se veían en forma conjunta; un puente en correspondencia con el cruce sobre el Ferrocarril General Roca, que hoy está en funcionamiento y sirve a todas las personas en La Plata; y los dos puentes por sobre la rotonda, que permite la continuidad sin interferencia de los movimientos pasantes, tanto de los que vienen

desde La Plata hacia la Rotonda Gutiérrez, como de la Rotonda Gutiérrez hacia La Plata, y los que se desarrollan por la Autopista Presidente Perón que se está presentando.

Siguiendo con los movimientos de esta rotonda, y por una cuestión de espacio, se han planteado ramas de giro a la derecha con mayores longitudes, con carriles de aceleración que respetan en un todo de acuerdo a los criterios de diseño preestablecidos y que aseguren la movilidad de todos los usuarios sin interferencia casi con los demás movimientos.

Por último, los movimientos a giro a izquierda se realizan, como ya hemos dicho, utilizando las mismas ramas que el giro a la derecha, y estarán condicionados por las distancias de entrecruzamiento con los demás vehículos dentro de la rotonda, lo cual dependerá del diámetro de rotonda definido finalmente.

Por último, dentro de los cruces que hemos analizado, está también el cruce sobre el Ferrocarril Roca, que en esta oportunidad, como veremos, se ubica sobre una curva, por la ubicación de la traza, pero nos permite dar continuidad a los movimientos pasantes de la autopista sin interferencia.

Y la última de las obras, tal vez una de las más importantes por sus conflictos respecto a obras preexistentes, como habíamos dicho, es la de la intersección con la Autopista La Plata-Buenos Aires y la proximidad de la Ruta Provincial N° 19, donde nosotros debemos asegurar los movimientos pasantes, tanto los que vienen y van desde La Plata y hacia La Plata, por la Autopista La Plata-Buenos Aires justamente; los movimientos a derecha de los que vienen desde Capital y toman hacia la Autopista Presidente Perón, y los movimientos también de giro a derecha de los que recorren la Autopista Presidente Perón y se quieren dirigir hacia La Plata. Por último, también debemos dar la posibilidad de los movimientos de giro a izquierda desde una autopista hacia la otra.

Esta solución, por una cuestión de falta de espacio y por una cuestión también de respeto a los terrenos...

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Le queda un minuto, ingeniero.

Sr. Álvarez Muguerza.- Ya termino gracias.

...es algo compleja, pero también es simple de comprender. En esta se ha adoptado una especie, se podría decir, de trompeta en la cual se aseguran los movimientos pasantes a través de un puente, los movimientos de giro a derecha con sendas ramas, y los movimientos de giro a izquierda, con alguna complejidad que se ha dado por la proximidad de la Ruta 19. Esto se hace con un rulo, con una rama de giro a izquierda y algunas modificaciones de ramas preexistentes del intercambiador con la Ruta Provincial N° 19. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Ingeniera Julia Mazzoni.

Sra. Mazzoni.- Buenas tardes nuevamente. Ahora vamos a describir los puentes proyectados en la alternativa 2.

Como se observa nuevamente, en cada una de las intersecciones de la Autopista Presidente Perón con vías de circulación, sean vehiculares o ferroviarias, se ha proyectado un puente, resultando un total de doce puentes proyectados para esta alternativa.

No vale la pena volver a describir el marco normativo de referencia y las cargas reglamentarias de servicio, ya que se trata de lo mismo que hemos descripto en la alternativa anterior.

Respecto a la tipología estructural, nuevamente se trata de puentes vigas, simplemente apoyados, de luces moderadas, entre 20 y 30 metros. La superestructura está compuesta por una losa de tablero de

hormigón armado de 17 centímetros de espesor y vigas longitudinales de hormigón pretensado postesado. Ahí se observa la sección transversal de la viga, la cual es la misma que hemos utilizado para los puentes de la alternativa 1. La infraestructura está compuesta por apoyos, estribos y pilas. Los apoyos son de neopreno, armados, montados, sobre dados de hormigón armado. Los estribos son tipo viga cargadero, con muros de suelo mecánicamente estabilizados, y las pilas están compuestas por viga dintel y pilotes columnas de un metro de diámetro.

Aquí observamos la planimetría general de la traza, con los puentes. El primero de ellos se encuentra en la progresiva 76.600. Presenta la misma tipología estructural que el puente descrito en la alternativa anterior. Se trata de un puente de dos luces, de 30 metros, construido en la calle 241. Se trata entonces de un cruce bajo nivel. La superestructura está compuesta por seis vigas longitudinales, una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. El puente cuenta con una calzada de 7,30, dos banquetas de 50 centímetros y una vereda a cada lado de 1,20 metro, porque está previsto el tránsito de peatones. La infraestructura está compuesta por pilas y estribos; las pilas cuentan con una viga dintel y tres pilotes columnas; los estribos son de tipo viga cargadero, con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

En la intersección con la Ruta Provincial 2 se ha proyectado un distribuidor que cuenta con cuatro puentes, dos de ellos en las calzadas principales de la autopista y uno en cada una de las ramas. Los puentes de la calzada principal de la autopista cuentan con dos vanos de 30 metros de luz. La superestructura está compuesta por 10 vigas longitudinales, una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. El puente cuenta con un ancho de calzada de 10,95, correspondiente a tres carriles de circulación, más un carril adicional para cambio de velocidad del carril de aceleración necesario para desarrollar el rulo.

La infraestructura está compuesta por pilas y estribos; las pilas contienen una viga dintel y cuatro pilotes columnas, mientras que los estribos son de tipo viga cargadero, con muros de suelos mecánicamente estabilizados.

En las ramas se ha proyectado un puente de dos vanos de 21 metros de luz. La superestructura está compuesta por tres vigas longitudinales y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. El puente cuenta con un ancho de calzada de 5 metros con las banquetas correspondientes.

La infraestructura está compuesta por una pila central y estribos tipo viga cargadero. El puente de la otra rama del distribuidor presenta dos vanos de 20 metros de luz y la tipología estructural, en cuanto a superestructura e infraestructura se repite.

Siguiendo en el sentido creciente de las progresivas, en la progresiva 82.869 encontramos el cruce con la Ruta Provincial 36, el cual ha sido resuelto mediante un puente de 26 metros de luz.

La superestructura está compuesta por siete vigas longitudinales y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. La calzada actual de la autopista -o la proyectada- cuenta con dos carriles, o sea un total de 7,30. En el puente está prevista una futura ampliación con un carril externo de 3,65.

La infraestructura está compuesta por estribos tipo viga cargadero, con muros de suelos mecánicamente estabilizados.

La siguiente intersección de importancia es el cruce del Ferrocarril General Belgrano, el cual se encuentra en la progresiva 85.480, y ha sido resuelto mediante un puente de una luz de 30 metros.

La superestructura del puente presenta siete vías longitudinales, una losa de tablero de 17 centímetros de espesor; se ha proyectado aquí una defensa tipo perfil F, de lado interno, para generar continuidad con el perfil tipo de obra básica que presenta la autopista en esta zona.

La infraestructura está compuesta por estribos de tipo viga cargadero, con muros de suelos mecánicamente estabilizados.

En el cruce de la autopista con el Camino General Belgrano también se ha proyectado un puente de 27 metros de luz.

La superestructura es básicamente la misma que describí en el caso anterior, y la infraestructura está compuesta por un estribo tipo viga cargadero, con muros de suelos mecánicamente estabilizados.

En la intersección de la autopista con el Camino Centenario se ha proyectado una rotonda con cuatro puentes de 26 metros de luz. La tipología estructural nuevamente se repite, tanto para la superestructura como para la infraestructura.

En la intersección de la autopista con el Ferrocarril General Roca se han proyectado dos puentes, uno por cada calzada de circulación. Esto se da en la progresiva 91.570, aproximadamente. Se trata de dos puentes de 30 metros de luz.

La superestructura en este caso varía debido a que, además de los tres carriles necesarios para la autopista, se debe agregar un carril adicional de cambio de velocidad, ya que la rama del distribuidor se encuentra alojada en el puente. Por lo tanto, se prevé la construcción de nueve vigas más una losa de tablero de 17 centímetros de espesor.

La infraestructura nuevamente está compuesta por estribos tipo viga cargadero, con muros de suelos mecánicamente estabilizados.

Llegando a la autopista La Plata-Buenos Aires encontramos la intersección con el Ferrocarril General Roca en la progresiva 92.310, la cual ha sido resuelta mediante dos puentes de 30 metros de luz.

La superestructura está compuesta por siete vigas longitudinales, pretensadas postesadas, y una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. Nuevamente se observa del lado interno, la defensa tipo perfil F, para generar continuidad con el perfil tipo de obra básica de la autopista en este sector.

La infraestructura nuevamente está compuesta por estribos tipo viga cargadero, con muros de suelos mecánicamente estabilizados.

Finalmente, en la intersección de la autopista Presidente Perón con la autopista La Plata-Buenos Aires se ha proyectado un distribuidor con un puente, el cual cuenta con un ancho de calzada de 7,30 con sus correspondientes banquetas. Ha sido resuelto mediante siete vigas longitudinales, una losa de tablero de 17 centímetros de espesor, cuenta con una pila central, compuesta por una viga dintel y tres pilotes columnas y estribos tipo viga cargadero con muros de suelos mecánicamente estabilizados. Este es el último puente de la traza.

Respecto de la hidráulica no considero que valga la pena volver a describir los métodos aplicados, ya que la zona en la que encuentra la alternativa es la misma que la Alternativa 1. Por lo tanto, no vale la pena volver a hablar de ese tema. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Gracias, ingeniera.

Tiene la palabra el ingeniero Horacio Velasco.

Sr. Velasco.- Voy a desarrollar la alternativa 2. Anteriormente tuve el placer de explicarles cómo estaban las tres alternativas en este gráfico que ustedes están viendo.

La primera es la original de licitación; la segunda es dejando lateralmente al Parque Pereyra Iraola, y la tercera, superponiéndola con la Ruta 2.

Esto es lo que ya vimos. Esto es la progresiva 72.664, que sería el inicio del Tramo IV y que es común para las tares alternativas. Hasta el inicio del Parque esta alternativa esta zona es común.

Como anteriormente les comenté, el ancho es 120 metros y fundamentalmente atraviesa zonas rurales, a excepción de la última porción, que encontramos dos o tres manzanas de afectaciones urbanas.

Esta es la continuación. Por razones de visión la hemos puesto en tres diapositivas distintas. Esta es la Ruta Provincial 2 y de ahí continúa hasta el inicio del Parque Pereyra Iraola. Aquí es donde se diferencia con la alternativa anterior.

Está marcado en color azul cómo afectaría todas las parcelas urbanas y rurales frente al Parque Pereyra Iraola, hasta encontrarnos con la autopista Buenos Aires-La Plata. Aquí es la última parte, que se conecta con la autopista Buenos Aires-La Plata. Esta es la Alternativa 2.

Para terminar, con el mismo gráfico presentamos lo que sería el resumen de afectaciones en esta Alternativa 2. La gran diferencia, si ustedes recuerdan, esto es común para ambas alternativas, y las afectaciones que se sumarían a las que estaban previstas, son 132; con lo cual, el total de afectaciones urbanas y rurales para esta alternativa alcanza a 392 parcelas. No sé si esto ha sido claro. La anterior alternativa afectaba a 268 parcelas, fundamentalmente por el desplazamiento de la traza, separándonos del Parque Pereyra Iraola. Nada más, muchas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Gracias, ingeniero Velasco.

Corresponde el turno al licenciado Claudio Daniele.

Sr. Daniele.- Estamos acá ahora para avanzar con la alternativa 2. Voy a pasar rápidamente a entrar en tema.

Ya la alternativa 2 ha sido presentada, así que vamos a verlo con un poquito más de detalle. En lo que es el sector inicial, prácticamente no hay diferencia con la alternativa 1. Como se acaba de mostrar acá al analizar la afectación de parcelas, al analizar la afectación de las viviendas de los vecinos, es donde se diferencia fundamentalmente la 1 respecto de la 2; en el tramo final a construir a futuro no hay diferencia entre ellas.

En cuanto a las intersecciones de arroyos, prácticamente la alternativa 2 es igual a la 1. Y la diferencia fundamental es respecto al tipo de ambiente que afecta, no afecta ya a la Reserva sino a un ecosistema fundamentalmente productivo o tipo residencial, con lo cual la biodiversidad y el patrimonio natural es mucho menor.

Desde el punto de vista de los ambientes valiosos de la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola no hay ningún tipo de afectación y tampoco como lo había antes en áreas claves como puede ser el ECAS. Esta alternativa no afecta entonces al Parque, hay solamente contactos puntuales con otros sectores de la Reserva de Biósfera y el área estaría limitando al borde sur del Parque pero ya en zona de tipo residencial o agropecuario.

La población en este caso es diferente a la de la alternativa anterior, es una población dedicada a producción de flores, frutas y verduras; hay una baja densidad de ocupación. El sector medio fundamentalmente es de uso residencial orientado y complementado con cultivos en invernadero.

A nivel del tránsito no hay diferencias significativas con la alternativa 1, y en cuanto al impacto en la etapa de construcción, considerando el impacto como una afectación de las condiciones y de la calidad de vida o de las condiciones o servicios de los ecosistemas, vuelve a haber un impacto importante en la etapa de construcción sobre la calidad del aire y ruido, y ya no hay un impacto importante sobre flora y fauna y áreas protegidas como era en la alternativa anterior; sino que ahora la mayor parte del impacto se centra en la etapa de construcción en lo que es el paisaje, en lo que es la afectación de los residentes y en lo que es la afectación de uso del suelo, en la

etapa de construcción especialmente lo que estamos llamando zona operativa, o sea, directamente donde se implanta el proyecto vial. En la etapa de funcionamiento, los impactos sobre el medio natural y el medio antrópico son menores y aparecen los beneficios como en toda obra vial a partir de su rol como corredor de transporte.

La afectación como se ha comentado varía según el ancho del camino, yo no voy a volver a insistir en este caso; me interesa marcar que nuevamente se hizo un análisis detallado, no solamente a nivel de parcelas sino también a nivel de los distintos usos en base a un plano de uso del suelo sobre el cual se superpuso la traza. Voy a comentar con más detalle las fortalezas y debilidades de la alternativa 2.

La fortaleza principal es que no se interviene en ningún lugar del Parque Pereyra Iraola y que tiene 13 kilómetros menos de longitud con respecto a la alternativa 3, con lo que significa en ahorro en cuanto a emisión de gases invernaderos.

La debilidad principal de la alternativa 2 es que hay una fuerte intervención sobre usos del suelo privados o asignados a particulares precisando numerosas expropiaciones en terrenos de uso residencial, industrial o agropecuario. Nuestros cálculos nos dan en total alrededor de 205 hectáreas de necesidad de expropiaciones, distribuidas tanto en el sector inicial, o sea el sector que está en un escenario predominantemente rural, como en el sector medio frente al Parque Pereyra Iraola.

Otras debilidades que tiene esta alternativa es que hay una intervención sobre jardines, arbolados y sectores asociados al uso residencial o rural a lo largo de la Calle 403, y presenta también una alta conflictividad social potencial por la necesidad de expropiación de una franja de tierras privadas con usos residenciales actuales y agropecuarios por un total de 205 hectáreas, como habíamos dicho hace unos minutos.

La traza involucra 83 unidades catastrales respecto de una única unidad catastral que representa el Parque Pereyra Iraola en la alternativa 1. Así que la complejidad desde ese punto de vista es mayor.

Como toda obra vial está inscripta, como se dijo precedentemente, en el marco no solamente de la legislación nacional o nacional, sino que Vialidad tiene su propio manual de evaluación y gestión de obras viales, con lo cual lleva a la obligatoriedad de tener en cuenta el tema ambiental y buscar la máxima compatibilidad del diseño de ingeniería con la sustentabilidad del proyecto; la obra tendría previsto un conjunto de medidas de mitigación de las cuales vamos a comentar algunas en este caso.

Por un lado, la reparación económica de la población afectada por expropiaciones que se mencionó precedentemente. Obviamente en este caso al ser una obra que se desarrolla en un medio de mayor uso residencial, toda la gestión de residuos, especialmente de los peligrosos es clave, así como también evitar el normal escurrimiento de las aguas, o sea, que no se taponen o se "endiquen" los arroyos y disminuir o minimizar los riegos de incremento de anegamientos si hay inundaciones, tanto en condiciones de lluvias excepcionales como de aguas provenientes de los arroyos.

También, por ser una obra que atraviesa un área de uso residencial es clave la utilización de pantallas vegetales para la zona de campamentos, estacionamientos de maquinarias y para minimizar las emisiones de ruido, tanto en la etapa de construcción como en la etapa de operación y por supuesto igualmente, más en este caso, la importancia de la señalización preventiva, del aviso, de la comunicación, de la información a la gente para que sepa qué pasa, cuándo pasa, qué está previsto hacer, de qué deben preocuparse y de qué no debe preocuparse, en relación con el movimiento de maquinarias,

de camiones, de todo lo que significa la movilización del frente de obra a lo largo de la Calle 403.

Obviamente también la obra deberá asegurar el acceso a los frentistas, o sea que la gente pueda seguir manteniendo de la mejor forma posible el desarrollo de sus actividades temporales, tanto en forma peatonal como en forma vehicular. Estas son algunas de las medidas preventivas que, en función de que más adelante se desarrolle el estudio de impacto ambiental, serían profundizadas y detalladas a escala necesaria como para minimizar los riesgos ambientales.

Creo que esto es todo. Muchas gracias, nos vemos en unos minutos. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Tiene la palabra el ingeniero Carlos Pizzolini, contratista.

Sr. Pizzolini.- Buenas tardes. Voy a abusar un poco de vuestro tiempo. Yo represento a la empresa contratista e, independientemente de cuál sea la alternativa de la traza que acá se decida, me ha tocado explayarme un poco más sobre la alternativa 2 que en sus primeros 9 kilómetros aproximadamente desde la progresiva 72.600 hasta la intersección con la Ruta Provincial N° 2 es similar o idéntica a las dos alternativas restantes, la 1 y la 3.

Se desarrolla por zonas planas medianamente bajas, inundables, para lo que van a ser totalmente útil los resultados de los estudios del equipo interdisciplinario que anteriormente expuso, desde un estudio completo de suelos hasta un estudio completo hidrológico e hidráulico; y en función de esto, desde la determinación de un proyecto ejecutivo tanto de obras viales como obras de artes menores o mayores, la contratista tiene la obligación o el objetivo de plasmar este proyecto ejecutivo en el terreno.

La contratista va a usar en las tres alternativas equipos de última generación, equipos adecuados a la ejecución de los terraplenes, al colado de los hormigones y sobre todo va a recurrir a mano de obra calificada y no calificada, en más de un 90 por ciento de la zona de trabajo, cualquiera sea la alternativa que nos toque plasmar físicamente en el terreno.

Vamos a utilizar los suelos del lugar. No podemos, por razones económicas y de tiempo, priman las razones económicas, importar suelo. En algún momento habrán escuchado que los suelos no son de muy buena calidad. Entonces, vamos a recurrir a su mejoramiento, tratamiento con cal. Acá hay muchos profesionales que entienden del tema, hay gente que no conoce y por ende me voy a explayar un poco. El tratamiento con cal le va a otorgar al suelo mayor valor soporte, o sea, lo va a tornar adecuado para soportar las cargas de tránsito que va a recibir. Vamos a utilizar los equipos adecuados para darle la humedad, o en todo caso en este primer tramo al que hice referencia, restarle la excesiva humedad. Los puentes se van a fundar prácticamente mediante el sistema de fundación indirecta, o sea mediante el sistema de pilotes. Establecida la cota de fundación, con equipo adecuado, perforadoras y grúas de gran porte, se procede a la perforación de los pilotes. Una vez realizada la perforación se introducen los canastos. ¿Qué son los canastos? Lo que ustedes ven ahí colgando de las grúas, armaduras prearmadas, y luego el colado de hormigón. El colado de hormigón se realiza previo la elaboración del mismo en planta y el transporte a la zona mediante grúas o bombas de hormigón, hasta lograr las cotas y volcando o colando un producto que cumpla totalmente las especificaciones del pliego y que asegure la calidad definitiva de esas fundaciones. No se olviden ustedes que por un tiempo no circulan solamente vehículos sino que también circulan seres humanos.

Hablamos de los estudios hidráulicos e hidrológicos. Esto determina la sección necesaria de las obras de arte menores, como la

que aparece acá. Una alcantarilla, comúnmente denominada zeta, de dos vanos, o puede haber una obra de arte aun menor: las alcantarillas transversales, que normalmente se construyen cada 500 metros y son las 041-211, alcantarillas simples cuyas presoleras pueden ser de hormigón o no, pero que llevan la losa superior armada.

Producida la ejecución de todas las obras de arte y las fundaciones, vienen los terraplenes a cota de subrasante. ¿Qué es la cota de subrasante? Es la cota a partir de la cual se construye el paquete estructural de la obra vial. ¿Qué es el paquete estructural? Es lo que le da realmente a toda la altura de la obra la capacidad portante para recibir la carga y mantenerla en tiempo preestablecido. Este paquete estructural en nuestro caso, y me voy a circunscribir a la alternativa 2 para no sacarle letra a la alternativa 3, en capas de suelo seleccionado tratado con cal, por los que ya les comenté anteriormente, en bases negras, que son bases de concreto asfáltico, y por último una carpeta de tres centímetro de espesor, con asfaltos modificados. Estas carpetas le otorgan a la superficie, a la calzada, un amplio confort, coeficientes de fricción adecuados y por último, terminados los puentes, y ya abundamos en lo que es la superestructura de los puentes, las vigas postesadas, no voy a ahondar sobre el procedimiento de moldeo o encofrado y moldeo de una viga postesada, pero terminadas todas las obras básicas y de hormigones, termina con todo lo que es la señalización horizontal y vertical, que es lo que le da la seguridad a la obra y le indica al viandante, llámese conductor o peatón, visualmente cómo debe comportarse sobre la calzada.

Es importante destacar en la última fotografía...

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Queda un minuto, ingeniero.

Sr. Pizzolini.- Ya termino, gracias.

Es importante destacar en la última fotografía que independientemente de las afectaciones que pueda haber laterales a la traza, desde el punto de vista ambiental, está previsto en todos los tramos, I, II, III y IV, y en las tres alternativas del tramo que nos ocupa, áreas de recreación. A nosotros nos toca un área de recreación, que más o menos hemos esbozado y que realmente va a servir al vecino de esparcimiento, más si uno toma como ejemplo las autopistas hoy en servicio, llámese Dellepiane, llámese General Paz. Por lo tanto, aseguramos como contratistas la ejecución de una obra cualquiera sea la alternativa en los anchos máximos compatibles o mínimos compatibles con las necesidades de la obra...

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Ingeniero, discúlpeme pero se le cumplió el tiempo.

Sr. Pizzolini.- Gracias. Les agradezco mucho, buenas tardes. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Terminada la exposición del ingeniero Pizzolini, hemos terminado con la descripción técnica de la alternativa 2. Vamos a comenzar con la alternativa 3 invitando a la ingeniera Andrea González a que exponga.

Sra. González.- Muy bien, finalmente la alternativa 3.

Coincide en muchos ámbitos con las alternativas 1 y 2. Se emplaza en la misma área, la misma zona; también en el área quedan inscriptos únicamente los partidos de Florencio Varela, La Plata y Berazategui.

Las condiciones del suelo son las mismas. Tenemos suelos poco aptos para las obras viales, en grupos A7-5 y A7-6.

El área donde se emplaza la alternativa tiene las mismas características de vegetación. Se encuentra también con el Parque Pereyra Iraola, ya que consiste en el límite del mismo.

Los criterios de diseño son los mismos que corresponden a las alternativas 1 y 2, con la diferencia de que es una aplicación estricta para obra nueva, mientras en la aplicación son aconsejables.

El perfil tipo A coincide con el de la alternativa 2. Nuevamente se aplica entre las progresivas 72.600 y 80.000 un ancho de camino de 120 metros, dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación, y colectoras con perfil abovedado, por tratarse de una zona rural.

El perfil tipo B corresponde entre las progresivas 80 y 82. El perfil coincide con el anterior, son 120 metros de zonas de camino, dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación, y por tratarse de un sector urbano las colectoras serán pavimentadas.

A partir de la intersección con la Ruta Provincial 2 la obra pasa de ser obra nueva a una obra de ampliación. En este sentido, hasta la Rotonda Gutiérrez se ha aprovechado el espacio disponible en el cantero central para realizar la ampliación del tercer carril interno.

Finalmente, en el último tramo, desde la Rotonda Gutiérrez hasta la intersección con la autopista La Plata-Buenos Aires, al no haber espacio disponible en el cantero central se hará un carril externo.

El perfil estructural tipo coincide en todo el tramo de obra nueva, mientras en el sector de ampliación se aplicará un perfil especial.

La alternativa 3 se plantea como una solución de las afectaciones que se producen, en el caso de la alternativa 1, en el Parque Pereyra, y en el caso de la alternativa 2, al Partido de La Plata. Coincide con las alternativas 1 y 2 hasta el vértice 34, o bien la intersección con la Ruta Provincial 2, para luego cambiar completamente el rumbo y acoplarse a la traza de esta ruta.

A partir de la progresiva 72.600, que coincide con el punto A-4 y el vértice final del Tramo III, tenemos un tramo recto en el que se han proyectado dos calzadas de tres carriles por sentido de circulación, con dos colectoras con perfil abovedado, en un ancho de zona de camino de 120 metros.

Hasta el vértice 33 tendremos un tramo recto y a partir de ese punto tenemos un cambio de rumbo para que la traza se mantenga paralela a la calle 537 en el mismo sector. En la progresiva 76.600 tendremos la primera obra de arte importante en la calle 241.

En todo este tramo nos mantendremos paralelos a la calle 537 utilizando la misma, dentro del área de zona de camino, como colectoras derecha.

A partir de la progresiva 80.000 el perfil tipo cambia. Nuevamente tenemos 120 metros de zona de camino, pero al considerarse una zona urbana, las colectoras serán pavimentadas.

En el punto de la intersección con la actual Ruta Provincial N° 2 se ha proyectado un distribuidor que cumple con todos los parámetros de diseño determinados para la autopista. De esta manera, la circulación por la autopista continuaría por la traza actual de la Ruta 2.

Las obras estipuladas para el tramo comprendido entre el empalme de la autopista con la Ruta 2 hasta la Rotonda Gutiérrez contemplan el empalme del nuevo intercambiador de la Ruta Provincial 2 y la Autopista Presidente Perón, la modificación de capacidad y número de carriles mediante la redistribución de carriles en el puente de la Ruta Provincial 36, de la calle 611, de la calle 1.282. Se modificarán el distribuidor de la Rotonda Gutiérrez, se completarán y modificarán las ramas de salida y colectoras en todo el tramo donde sean necesarias, y se removerán y reconstruirán pasarelas peatonales donde sean necesarias.

En este sector, vemos que a partir de la progresiva 83 la obra cambia de ser obra nueva a una ampliación, en donde -como dije anteriormente- se aprovechará el espacio disponible en el cantero central para hacer el tercer carril interno. A su vez, se modificará la capacidad y el número de carriles del puente de la Ruta Provincial 36 con una redistribución de carriles.

En el puente sobre la calle 611 nuevamente se modificará la capacidad y el número de carriles mediante la redistribución de los mismos. La ampliación para materializar el tercer carril nuevamente es interna.

En el puente sobre la calle 1.282 se repetirá esta situación, modificando la capacidad y número de carriles mediante la redistribución de los mismos. La ampliación hasta este punto sigue siendo interna.

A partir de la Rotonda Gutiérrez el espacio disponible en el cantero central no hace posible una ampliación interna y por lo tanto tendrá que ser externa. Es decir que el tercer carril será externo.

A partir de la 89.000 tenemos un cambio de la obra en ese sentido y a su vez deberá readecuarse el intercambiador de la Rotonda Gutiérrez, y asimismo deberá ensancharse el puente del mismo.

El puente sobre el Ferrocarril Roca deberá ensancharse y la ampliación nuevamente será en el sentido externo.

En el distribuidor que se ubica en el Camino General Belgrano Oeste se readecuará la rama de ingreso desde la Ruta 2 hacia este camino para permitir el giro a izquierda. El tercer carril es externo.

En el último tramo, entre la progresiva 94.000 y la 98.100 se presentan como obras principales -además de la ampliación del tercer carril- el puente que se debe ensanchar en la avenida Mitre o el es Ferrocarril Roca. A su vez, se reestructurará el intercambiador de acceso a Hudson para ingresar a la autopista La Plata-Buenos Aires.

Finalmente, en una obra futura se proyecta la ampliación de la capacidad de la Autopista La Plata-Buenos Aires, esta vez entre la intersección de la Ruta 2 con la autopista La Plata-Buenos Aires hasta la avenida Domingo Mercante en el Partido de La Plata. Muchas gracias (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el ingeniero Matías Álvarez Muguerza.

Sr. Álvarez Muguerza.- Buenas tardes.

Para concluir con el análisis de las alternativas del Tramo IV de la Autopista Presidente Perón haremos una descripción de las obras correspondientes a intersecciones, distribuidores y cruces, que se han desarrollado o modificado en el diseño a lo largo de esta traza.

Como ya hemos dicho, todo el diseño de estas intersecciones o distribuidores se ha regido por las premisas preestablecidas y criterios de diseño establecidos por la Dirección Nacional de Vialidad y basados en las intersecciones o distribuidores típicos.

Querría hacer un pequeño hincapié en lo que son las premisas y un pequeño detalle en los criterios de diseño, que los hemos visto sobradamente, pero necesitamos ver algunos detalles de ellos.

Como siempre hemos dicho, el asegurar la totalidad en los movimientos ha sido uno de los puntos principales como la seguridad vial, la facilidad de interpretación por el usuario y la continuidad en el período de diseño. El tránsito es nuestro principal condicionante y los avisos preexistentes son de fundamental importancia.

¿Por qué hago hincapié en los avisos preexistentes? Veremos a lo largo de las obras que hemos desarrollado en su diseño que existe gran variedad de interferencias, como ser antenas de comunicación o

industrias que se desarrollan y generan importante cantidad de trabajo, lo cual prioriza el desarrollo de nuestras obras.

Las expropiaciones y afectaciones de esta zona son menores por ser la Ruta Provincial N° 2 una obra existente, la cual solamente se ampliará en su capacidad.

Hemos dicho también de la importancia de la obra existente y la adaptabilidad, ampliaciones y modificaciones, como veremos también, que pueden suceder en alguna de las intersecciones que hemos desarrollado. Respetamos continuamente el impacto ambiental y hemos minimizado los costos de las obras.

En este punto quería hacer hincapié en lo que son las velocidades de diseño porque justamente han afectado al diseño de nuestras intersecciones. Se han establecido y se definen criterios de diseño, los cuales se respetan en un todo, de acuerdo a lo predefinido, pero también uno debe ser flexible, en virtud de poder diseñar en favor de todos los usuarios y de la gente que se desarrolla en el entorno. Así, las velocidades para autopista, definidas entre 130 y 120 kilómetros por hora, o las de la ruta que son de 110 o 90 kilómetros por hora y caminos que de 50 o 60 kilómetros por hora, se han respetado en todos los carriles, pero en algunos casos, por ejemplo, se han adoptado las velocidades de los carriles lentos, porque los vehículos se van a incorporar en esas ramas.

Las calzadas han sido las mismas; en los carriles de cambio de velocidades se respetan las mismas dimensiones; las banquetas igual, al igual que las pendientes, criterios, los radios de curva y peraltes. Esto para poder hacer las tres alternativas comparables en cuanto a su oferta.

Como ya hemos visto, existen intercambiadores de tipo a nivel o distribuidores, los cuales vamos a pasar por alto para poder ahondar un poco en lo que es la descripción de las obras que hemos desarrollado.

Fundamentalmente vamos a hacer hincapié en esta alternativa en la intersección de la Ruta Provincial N° 2 y la intersección con la Autopista La Plata-Buenos Aires. También nombraremos pero no ahondaremos mucho en la descripción del cruce ya existente en la Ruta Provincial N° 36, como se dijo, que solamente se ampliará su capacidad en carriles el cruce en la Calle 611 de la Calle 1282.

Alguna importancia fundamental le daremos a la intersección del Camino Centenario de la Rotonda Gutiérrez existente, la cual no tendrá mayores modificaciones más que una ampliación de capacidad de su puente.

Después, encontraremos el cruce del Ferrocarril Roca, la intersección con el Camino General Belgrano, la cual modificaremos alguna rama y verán que hemos anulado, para poder incorporar un tercer carril, uno de los rulos existentes.

Pasaremos también y veremos en detalle la obra existente en el acceso al barrio cerrado o *country* Abril el cual no sufre ninguna modificación más que una adecuación de sus ramas, y el cruce del Ferrocarril Roca y la Avenida Mitre que se amplía su capacidad en el puente.

Como ya se ha dicho, en la intersección de la Autopista La Plata-Buenos Aires solamente se modificará una rama que permite el giro a la derecha desde Ruta 2 hacia La Plata.

Veamos un poco y ahondemos en el detalle del intercambiador con la Ruta Provincial N° 2, la obra más importante de esta alternativa.

Esta obra presentará como siempre movimientos pasantes de gran importancia, ya sea aquellos que vienen desde Hudson hacia Mar de Plata por Ruta 2 o desde Mar del Plata hacia Hudson, y aquellos que se van a desarrollar desde la Ruta Provincial N° 53 o el inicio del tramo IV y van a tomar dirección hacia la Ruta Provincial N° 2 con camino a

Hudson, que son movimientos pasantes para nuestra consideración del diseño.

Solamente hemos considerado como giros a la derecha el giro correspondiente al movimiento desde la Autopista Presidente Perón hacia Mar del Plata y por último hemos analizado los giros a izquierda desde la Ruta Provincial N° 2 provenientes desde Hudson o que podría considerarse un retorno, y el movimiento desde la Ruta Provincial N° 2 desde el lado de Mar del Plata hacia el inicio del tramo IV.

Para esto, hemos desarrollado esta alternativa que podría compararse o definirse como una trompeta con algunas consideraciones especiales, fundamentalmente tenemos como primer punto una modificación de la traza existente en la Ruta Provincial N° 2 desplazando la misma unos cien metros hacia el lado del río o más adelante, que no afectamos en nada el Parque Pereyra Iraola, lo cual permitirá desarrollar toda esta intersección sin interferir en el tránsito existente en la Ruta Provincial N° 2, el cual es bastante elevado.

Para esto desarrollamos como decíamos una traza semiparalela -no es paralela exactamente- que permite, a través de la incorporación de sendos puentes, la posibilidad de desarrollar los movimientos pasantes. Como vemos los movimientos pasantes en esta alternativa son fundamentalmente los que vienen desde la autopista y se incorporan a la Ruta 2, que los hemos considerado como pasantes y no como giro por su importancia, al igual que los que vienen por Ruta 2 y se incorporan a la Autopista Presidente Perón. También son movimientos pasantes y van a desarrollarse por arriba de esta nueva obra, los movimientos correspondientes y actualmente existentes en la Ruta Provincial N° 2.

¿Por qué hacía hincapié en los criterios de diseño al inicio de este diálogo? Simplemente porque por una cuestión de espacio hemos debido disminuir en algo los radios de curvas adoptados que como dijimos en un principio eran un radio mínimo de 700 metros; hemos adoptado un radio compatible con una velocidad de diseño de 90 kilómetros por hora que es la misma velocidad que nosotros podemos asegurar hoy que existe en la Ruta Provincial N° 2 en los carriles más lentos. Así minimizamos o disminuimos la cantidad de expropiaciones y el tamaño de la zona afectada por este intercambiador.

Siguiendo, dijimos que había un solo movimiento hacia la derecha que es el proveniente desde el inicio del tramo desde la Autopista Presidente Perón con dirección hacia Mar del Plata, el cual se ha ajustado lo suficiente como para respetar las obras existentes de una antena de comunicaciones, la cual no tiene mayor importancia o complicaciones en su desplazamiento pero sí en la afectación que genera el desplazamiento y la ubicación en otro lugar donde seguramente generaría algún conflicto.

Por último, analizamos los giros a izquierda con los suficientes parámetros como para generar las pendientes acorde a los criterios de diseño adoptados y las longitudes necesarias para permitir una pendiente suave y un radio de curva amplio.

Pasaremos a una breve descripción de lo que son los cruces que se desarrollan a lo largo de la Ruta Provincial N° 2; en la Ruta Provincial N° 2 con Ruta Provincial N° 36 vamos a encontrar un esquema de movimientos similares al que estamos viendo en pantalla, con movimientos pasantes, giro a la derecha y giros a la izquierda, en la cual hoy existe una intersección que es una especie de rotonda a distinto nivel. Como vemos, se satisfacen los movimientos pasantes, los giros a derecha y los giros a izquierda a través de la rotonda.

En la Calle 611 solamente consideraremos los movimientos pasantes. ¿Por qué este criterio? Simplemente porque no queremos mezclar los movimientos correspondientes a una autopista con los que son movimientos urbanos. Entonces, de esta manera si bien estamos dando continuidad y respetando los movimientos pasantes de la

autopista, no estamos considerando como de mayor importancia los movimientos urbanos aunque sí le damos la transparencia necesaria.

Acá se puede ver un esquema del funcionamiento actual y lo que quedaría también con la ampliación de la capacidad de los carriles.

Lo mismo sucede con la alternativa de la Calle 1.282, donde se amplía la capacidad del puente y en el Camino Centenario nos encontramos con la famosa Rotonda Gutiérrez, la cual solamente vamos a afectar por una cuestión de conveniencia también en el desarrollo permanente del tránsito existente en su capacidad en el puente, minimizando así la interferencia con este tránsito que decíamos.

Como vemos, los movimientos pasantes se mantienen en todas sus direcciones, los giros a derecha no sufren ninguna modificación y los giros a izquierda se mantienen con la misma simplicidad que lo hacían hasta el día de hoy.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Queda un minuto, ingeniero.

Sr. Álvarez Muguerza.- Pasamos a continuación al cruce sobre el Ferrocarril Roca, el cual solamente amplía la capacidad del puente; siguiendo con el recorrido de la traza cruzaremos la intersección de camino General Belgrano donde, como les decía, anularemos el rulo que se encuentra en el sector inferior de la pantalla y modificaremos una de las ramas para poder continuar con los movimientos a derecha e izquierda de los usuarios.

Por último, y apurándonos como para poder cumplir con los plazos, vamos a ver cómo funciona el acceso al country Abril, el cual mantiene los movimientos pasantes y giro a la derecha; y terminaremos con el intercambiador con la Autopista La Plata-Buenos Aires donde veremos que sólo modificaremos una de las ramas que permitirán el mejor flujo de tránsito pensando en los movimientos que se desarrollan hacia la ciudad de La Plata. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias. Tiene la palabra la ingeniera Julia Mazzoni.

Sra. Mazzoni.- Buenas tardes nuevamente. Voy a presentar a continuación los puentes de la alternativa 3 para dar por concluida la presentación de la ingeniería de esta alternativa.

En la alternativa que estamos exponiendo a continuación observamos que existen diferentes intervenciones proyectadas para el caso de los puentes. Por un lado tenemos dos puentes nuevos proyectados y por otro lado tenemos tres ampliaciones de puentes en la Ruta Provincial N° 2.

El marco normativo de referencia y las cargas reglamentarias de servicio para el caso de los puentes nuevos no presentan mayores diferencias respecto a lo expuesto anteriormente, por lo tanto no vale la pena volver a ahondar en ese tema.

La tipología estructural de los puentes nuevos es básicamente la misma para todos ellos. Se trata de puentes viga simplemente apoyados, de luces moderadas, de entre 20 y 30 metros, la superestructura está compuesta por una losa de tablero de hormigón armado y 7 centímetros de espesor y vigas longitudinales de hormigón pretensado y postesado.

Ahí se observa la sección transversal de la viga, trae una viga doble "T", de ala superior ancha, con un pequeño rebaje en los extremos que permite alojar una loseta de hormigón armado que funcionará como encofrado perdido de la losa de tablero, facilitando la construcción.

La infraestructura está compuesta por apoyos, estribos y pilas; los apoyos son de neopreno armados, montados sobre dados de hormigón armado. Los estribos son del tipo viga cargadero con muros de suelo

mecánicamente estabilizados y las pilas están compuestas por viga dintel y pilotes columnas de un metro de diámetro.

A continuación voy a hablar acerca de los puentes nuevos de la traza. El primero de ellos es el mismo que se repite en las tres alternativas. Se da en la intersección de la Autopista Presidente Perón con la Diagonal 241. Se trata de un cruce en bajo nivel. El puente está construido sobre la Diagonal 241. Se trata de un puente de dos tramos, de 30 metros de luz, con una pila central, y estribos compuestos por muros de suelo mecánicamente estabilizados. Aquí observamos nuevamente el detalle de la superestructura, que es el mismo que he detallado anteriormente.

A continuación tenemos el puente en el distribuidor de la Ruta Provincial 2. Se trata de dos puentes, en realidad uno por cada una de las calzadas. Cada uno de ellos presenta tres vanos de 30 metros de luz. La superestructura está compuesta por nueve vigas longitudinales pretensadas postesadas, una losa de tablero de 17 centímetros de espesor. El puente cuenta con un ancho de calzada de 10,95 correspondiente a tres carriles de circulación, y presenta un ancho adicional de 3,65, correspondiente al carril de cambio de velocidad. Obviamente cuenta con las banquetas internas y externas correspondientes. La infraestructura está compuesta por pilas centrales y estribos. Las pilas cuentan con una viga dintel y cuatro pilotes columnas. Y los estribos son del tipo viga cargadero con muros de suelo mecánicamente estabilizados.

A continuación voy a hablar acerca de las ampliaciones de puentes que son necesarias realizar en la Ruta Provincial 2. Ahí se puede observar la planimetría. Los puentes indicados en negro son puentes existentes, que no necesitan ampliación, mientras que los indicados en rojo requieren una ampliación.

Los puentes a ensanchar entonces son: el puente de la Rotonda Gutiérrez, el puente sobre el Ferrocarril Roca y el puente sobre el Ferrocarril Roca y Avenida Mitre llegando a la intersección de la Ruta 2 con la Autopista La Plata-Buenos Aires.

En los puentes existentes en los que no es necesario ampliar la estructura se deberá realizar una re distribución de carriles para permitir ampliar la capacidad de la calzada de la Ruta Provincial 2.

En cuanto al primer puente a ensanchar lo encontramos en la Rotonda Gutiérrez. Se trata de un puente de cuatro vanos, de 50 metros de longitud. Está compuesto por vigas de sección cajón y losa de tablero. Se prevé una ampliación de 5,85 metros a cada lado, con la construcción de la losa de calzada y las vigas correspondientes. En cuanto a la ampliación de la infraestructura, debemos ampliar pilas y estribos. La ampliación de las pilas cuenta con la ampliación de la viga dintel y la construcción de nuevos pilotes columnas. En cuanto a los estribos, se trata de estribos abiertos; se debe ampliar la viga dintel y el espaldón, y la construcción de muros laterales, pilotes columnas y muros de suelo mecánicamente estabilizados.

En cuanto al ensanche del puente sobre el Ferrocarril General Roca, se trata de un puente de tres vanos de 24.20 metros de luz. En este caso la ampliación proyectada es de 4,85 metros a cada lado. Nuevamente se deben construir la losa de calzada y vigas longitudinales. En cuanto a la ampliación de la infraestructura, se debe ampliar tanto las pilas centrales como los estribos. En la ampliación de las pilas centrales tenemos la ampliación de la viga dintel y la construcción de nuevos pilotes columnas. Los estribos existentes son abiertos, los cuales también deben ampliarse. Se deberá ampliar la viga dintel y el espaldón. Y se deben construir muros laterales, pilotes columnas y muros de suelo mecánicamente estabilizados.

En el caso del ensanche del último puente que debemos ensanchar, que está sobre la Avenida Mitre y el Ferrocarril Roca, se trata de un

puede de tres vanos, de 24.20 metros de longitud. Aquí debemos ampliar tanto la superestructura como la infraestructura. La ampliación de la superestructura cuenta con 4.85 metros a cada lado. Se deberán ampliar tanto vigas como losa de calzada. La ampliación de la infraestructura debemos ampliar pilas y estribos. En cuanto a la ampliación de las pilas, se deberá ampliar la viga dintel y la construcción de nuevos pilotes columnas. Los estribos también son abiertos. Se deberán ampliar la viga dintel y el espaldón, y construcción de muros laterales, pilotes columnas y muros de suelo mecánicamente estabilizados.

Estas son básicamente las obras que debemos realizar en esta alternativa. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias.
Ingeniero Horacio Velasco.

Sr. Velasco.- Buenas tardes de vuelta. Vamos con la última alternativa, que es la más corta desde el punto de vista de proyecto de obra nueva, dado que empalma con la Ruta Provincial N° 2.

Aquí en el gráfico de vuelta vemos las tres alternativas, como para fijar conceptos, y recordando un poco vemos en la roja la alternativa 1, en la amarilla la alternativa 2 y la que vamos a hablar ahora es la alternativa 3 y que conecta con Buenos Aires-La Plata.

Esta es una imagen ya conocida por ustedes, es la misma común a las tres alternativas, y se repite siempre obviamente en las tres alternativas.

Aquí llegamos a la Ruta Provincial 2, donde aquí empalma con la autopista existente hasta terminar más arriba.

Todo esto es una autopista ya conocida por ustedes, y aquí prácticamente no hay afectaciones que hacer, eventualmente por algún motivo de perfeccionamiento del proyecto o por alguna variación dado que todavía no está terminado ni aprobado el proyecto ejecutivo de obra.

Para concluir se presenta el mismo cuadro comparativo que se repite. Como habíamos comentado, la primera parte es siempre la misma, es común a las tres. Aquí pusimos una aclaración: que el intercambiador de la Ruta Provincial 2 no está definitivamente ajustado a proyecto y no nos atrevimos a poner número de parcelas, así que lo hemos puesto en cero, pero seguramente va a tener un grado de diferenciación una vez que se tome el proyecto ejecutivo definitivo.

Por supuesto, después en las otras afectaciones es como les comenté yo, que puede haber alguna variación, alguna expropiación parcial pero estimamos de menor rango al no constituir una traza nueva.

Para hacer un número comparativo, ésta por supuesto al montarse sobre una autopista existente es la que menor impacto de afectaciones tiene. Estas son 116, que prácticamente son las expropiaciones comunes en los tres tramos hasta la Ruta Provincial 2.

Aquí termino mi exposición. Muchas gracias por su atención.
(Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias.
Licenciado Claudio Daniele.

Sr. Daniele.- Con esta presentación ya se termina el análisis ambiental de las tres alternativas. Ya estamos todos situados en la alternativa 3.

En esta alternativa 3 quería identificar que es la alternativa en rojo. Acá está el Parque Pereyra Iraola, Punta Lara, el Parque Guillermo Hudson. Como aspecto particular está marcado un arco a relocalizar en esta posición, en función de las demandas nuevas de diseño desde el punto de vista de la ingeniería vial. Están marcados

acá los puentes que tienen una modificación en la capacidad y número de carriles.

Vamos a ver un poco en detalle. Esta parte inicial no tiene ninguna diferencia respecto de las anteriores.

Aquí están, en cuanto a la alternativa 3, los aspectos particulares respecto del arco a relocalizar, marcado en amarillo, o los ensanches. Y se ve en la imagen el recorrido perimetral respecto del Parque Pereyra Iraola o del Parque Guillermo Enrique Hudson. Y después la conexión con la Autopista La Plata-Buenos Aires. Acá no hay mucho cambio. No hay novedades respecto del tema de los cursos de agua porque ya se encuentran canalizados por las obras viales existentes. Los ecosistemas que atraviesan son totalmente modificados, al ser transformados en corredores viales.

Respecto de lo que es la Reserva de Biosfera Pereyra Iraola no se espera ningún tipo de afectación o de impacto. Tampoco respecto de las obras o de los sitios de importancia patrimonial desde lo arquitectónico, paisajístico y cultural que existen dentro del Parque Pereyra Iraola. Tampoco en su diseño externo. No hay afectación respecto de lo que son las áreas protegidas, como veníamos diciendo, por su diseño particular. Tampoco en la Reserva de Biósfera.

En lo relativo a las características o afectación del medio social, no hay una población residente; es lo que diferencia esta alternativa respecto de las anteriores. Sí únicamente en el primer tramo, en ese tramo rural, pero en el resto no hay ningún tipo de afectación a la población residencial, en cuanto a que ese patrimonio está. El arco sobre la autovía Buenos Aires, en las cercanías de la progresiva 88.200, debería ser reorganizado.

En cuanto al tránsito tampoco hay ningún tipo de novedad o detalle en particular respecto de esta alternativa. Cuando vamos al análisis de impactos ambientales -que quiero aclarar que no lo hice por falta de tiempo en la etapa anterior- están identificados tanto lo que son los impactos en etapa de construcción, en lo que llamamos el área operativa -el área directa de intervención- pero también están analizados los impactos sobre el área de influencia, es decir, sobre el entorno donde los impactos se manifiestan a través de una cadena causal.

En este caso, los impactos sobre el medio natural son prácticamente bajos o nulos. En cambio, aparece un impacto importante en lo que es el medio antrópico y específicamente en lo que es la componente de circulación y conectividad en la etapa de construcción.

En este caso, esta alternativa 3 minimiza los impactos en el patrimonio natural, minimiza los impactos sobre la gente, pero aumenta sobre todo en la etapa de construcción, por interferencia con el tráfico pasante, en lo que estamos llamando circulación y conectividad.

En la etapa de operación, prácticamente todos los impactos se han sucedido. Ya se ha restaurado todo lo afectado y prácticamente quedaría un impacto en intensidad bajo en relación con lo que es la calidad del aire por emisión de ruido, emisiones gaseosas y en particular las del tránsito y un impacto eminentemente positivo en todo lo que es el medio antrópico.

Como siempre, en las tres alternativas se han identificado fortalezas y debilidades de cada una de ellas. En este caso, desde el punto de vista ambiental, la alternativa 3 tiene como fortaleza que no hay ningún tipo de intervención sobre zonas nuevas y ninguna intervención nueva sobre la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola. Las intervenciones fuera de la zona de camino son nulas o de muy poca significación y gran parte de su desarrollo es sobre la autopista Buenos Aires-Mar del Plata o la autopista La Plata-Buenos Aires, que son preexistentes, atravesando áreas que ya están modificadas. O sea que se superpone sobre un cordón vial preexistente.

Como se mencionó recién, respecto de las fortalezas es la que tiene menor grado de intervención sobre expropiaciones. Antes hemos escuchado cuantificar las expropiaciones en función de cantidad de parcelas. Acá está cuantificada en función de las hectáreas afectadas. La Alternativa 3 tiene solamente 103 hectáreas, mientras que la Alternativa 1 tiene 172, y la Alternativa 2, 205 hectáreas de afectación de uso privado. A su vez es la de menor intervención; solamente son seis hectáreas de uso residencial a nivel de expropiación respecto de la 31 de la Alternativa 1, o 41 hectáreas, en la Alternativa 2.

Sin embargo, tiene algunas debilidades en cuanto a que el sector medio de la Alternativa 3 mide 24 kilómetros, mientras que las alternativas 1 y 2 miden solamente 11. O sea, los usuarios deberán atravesar 13 kilómetros más, con un costo operativo mayor y una emisión de gases mayor.

Otra debilidad es que intervienen durante la construcción en dos autopistas con un tráfico intenso y constante y en nodos relevantes, como es en el caso del peaje Hudson, el cruce con General Belgrano o la Rotonda Gutiérrez. Asimismo, en este caso, presentaría un riesgo de congestión mayor en las horas, días y temporadas pico, con la consiguiente restricción al tránsito pesado en las jornadas turísticas. O sea que habría una incompatibilidad parcial entre los dos usos.

La debilidad que tiene es -como se mencionó, pero hace falta nombrarlo aquí, porque es el cierre- la necesidad de la expropiación en una franja de tierras privadas, con usos agrícola-ganaderos de 102 hectáreas, 6 hectáreas de uso residencial y 2 de uso industrial productivo.

Otra de las debilidades que aparecen en esta alternativa es la complejidad desde el punto de vista contractual en relación con las concesiones de la Autopista La Plata-Buenos Aires y la Ruta Provincial 2. Además, esta alternativa implicaría el pago de un peaje en la estación ubicada en el ramal Hudson a todo el tráfico que circula por la Autopista Perón en dirección a La Plata y al puerto de La Plata, y viceversa.

Finalmente, esta alternativa también adiciona al tránsito propio el de la Autopista La Plata-Buenos Aires, entre Hudson y el empalme con la Alternativa 1, así como el tránsito de la Autovía 2 entre El Pato y Hudson. El diseño no es circular sino que pasa a ser parte radial.

Como las otras alternativas, ésta también va a tener sus medidas de mitigación, que van a estar dirigidas fundamentalmente a resolver todos los eventuales conflictos con el tráfico pasante, con lo cual nuevamente toda la organización de desvío, restricción de calzada, señalización, medidas preventivas, por esta superposición de la obra con un tráfico pasante, va a ser muy importante, así como también, en todos los casos, todo lo que sea comunicación a los usuarios de los corredores viales existentes, a los pobladores locales, autoridades, etcétera.

Obviamente, como en todos los casos, se agregan todas las medidas de parquización, de forestación compensatoria, medidas de diseño ambientalmente sustentable, de las cuales se han estado hablando en estas presentaciones.

Con esto termino la presentación de la evaluación ambiental de las tres alternativas. Espero haber sido claro y muchas gracias por su atención. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el ingeniero Sacafatti.

Sr. Sacafatti.- Buenas tardes. Honestamente, después de todos los conceptos vertidos, es bastante complejo -estando al final de la

alocución técnica- entregarles conceptos nuevos. En ese sentido, trataré de hacer hincapié únicamente en los aspectos relevantes de esta Alternativa 3.

La diferencia que se da aquí es que en este sector debe construirse un tercer carril en cada mano para crear un tres más tres. Ese tercer carril implica una calzada y una banquina nuevas, y ese trabajo debe hacerse con tránsito. Entonces, el principal concepto aquí es mantener la seguridad del tránsito, mantener el tránsito en todo momento y tener un claro plan de seguridad de manejo del tránsito, para evitar incidentes y accidentes.

Como aquí ven, técnicamente el trabajo consiste en un fresado de la banquina y una excavación de la caja para conformar el nuevo paquete estructural. Los materiales, en general, reúnen aptitud, así que van a ser reutilizados en la conformación de la nueva calzada. Y conceptualmente, la otra diferenciación interesante es que está previsto un reacondicionamiento de la estructura existente, del pavimento existente, de la Ruta 2, lo que implica un fresado muy leve -de tres centímetros-, un bacheo con toma de fisuras y una carpeta fina de microaglomerado para dejar uniforme la calidad de circulación de las tres vías.

Paralelamente, la otra modificación relevante con respecto a las alternativas 1 y 2 es que también deben ampliarse los puentes existentes; en algunos casos nos vamos a encontrar con que ya fueron diseñados para emitir un tercer carril. Simplemente significará adecuarlos, lo que es una intervención menor. En los casos en que esto no fue previsto, de alguna manera debe repetirse la estructura existente para generar ese tercer carril. Hay que ser compatible con las tipologías estructurales, así que básicamente esa es la otra situación atípica que se encuentra en este tramo.

Por supuesto que al intervenir una zona mayormente urbanizada como es la Ruta 2 deberá revisarse el tema obras de arte, es decir, deberán ampliarse adecuadamente las obras de arte, revisarse su diseño actual y deberá analizarse cuidadosamente el tema interferencias, lo que implica gasoductos, poliductos, líneas de alta, media y baja tensión y todo tipo de conductos, en definitiva, de todos los prestatarios de servicios.

Creo que es lo más trascendente que les puedo decir como diferencia entre esta alternativa y las dos anteriores. Gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Tiene la palabra el ingeniero Oscar Saravia de Vialidad Nacional, de la División Conservación.

Sr. Saravia.- Buenas tardes a todos los presentes. La División Conservación del primer distrito tiene la obligación de puntualizar algunos aspectos de esta megaestructura.

Esta megaestructura considera que una vez concluidos los tres anillos periféricos que hacen la derivación del tránsito fundamentalmente cumple con el objetivo básico de disminuir el riesgo de muerte en accidentes. El centro de investigación calcula que hay actualmente 30 muertos diarios entre el 2007 a 2009, y alrededor de 5 mil millones de dólares se van en ese punto, con lo cual técnicamente simboliza un adelanto fundamental la concreción de este tercer anillo periférico de la autopista.

Otra cuestión importante es que en esta autopista han participado especialistas de alto nivel y que han brindado un excelente desarrollo técnico de cada punto. Ojalá, una vez concluido el trámite se comience la iluminación completa de esta autopista que es otro elemento importante para la seguridad.

Otra cosa que es fundamental es que en la medida que se vaya a hacer la construcción con una técnica de alto nivel de avanzada, es

necesario que en los pliegos o en algunas condiciones se especifiquen claramente cuál es la calidad para realizar el mantenimiento de esos materiales y cuáles sería la mayor facilidad para hacerlo.

Hasta ahí es mi intervención. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Terminada la exposición técnica pasamos a los oradores inscriptos. Tiene la palabra el señor Leandro García Silva del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Dirección de Derechos Sociales de la Defensoría del Pueblo de la Nación.

Sr. García Silva.- Buenas tardes. La Defensoría del Pueblo de la Nación del Área de Medio Ambiente, que depende de la Dirección de Derechos Sociales tomó intervención en este caso, primero de oficio y luego a pedido de un grupo de vecinos, por los posibles impactos ambientales en el Parque Pereyra Iraola por la construcción de este cuarto tramo de la Autopista Presidente Perón.

Esta es una obra de importancia regional, una obra para el área metropolitana y llegamos a este punto lamentablemente sin haber tenido previamente un proceso de planificación de la red vial que haya sido participativo. Llegamos también sin un ordenamiento ambiental del territorio, como la ley general del ambiente lo exige, que haya sido realizado con la debida participación y que hubiera tenido en cuenta los usos posibles de las áreas protegidas.

En definitiva, llegamos a esta Audiencia Pública -que celebramos que se haya hecho cumpliendo con la ley- de un modo tardío y con una cantidad de interrogantes que no se pudieron solucionar y que podrían haberse evitado. Siempre es más costoso revisar las decisiones que dar la oportunidad de participar antes de tomarlas.

En cuanto a esta obra concreta hay al menos una serie de puntos que quisiéramos destacar. En primer lugar, que los impactos de una obra como esta autopista no se circunscriben solamente a la construcción o a la etapa de operación, sino que tienen además una modificación profunda, tanto de la fisonomía como de la dinámica de los territorios que atraviesan estas obras.

De ahí surgen evidentemente impactos positivos como los que hemos escuchado a lo largo de esta mañana y también impactos que no lo son. Impactos que deben ser considerados en su integralidad, no sólo desde un punto de vista ecológico sino desde lo que llamamos un punto de vista ambiental amplio e integrado, que incluya por supuesto la ecología, los aspectos sociales, culturales y los económicos.

Hay dos de las alternativas propuestas para este último tramo, la alternativa 1 y la 2 que van a tener un impacto apreciable sobre el territorio de la Reserva de Biósfera Parque Pereyra Iraola. Una Reserva que la República Argentina frente a la comunidad internacional se comprometió a manejar de una determinada manera y a gestionar de una determinada manera, que debió haber sido además establecida en un plan de gestión y de manejo. Un plan del que lamentablemente también carecemos y que hubiera dejado muy claro en caso de tenerlo cuáles son las intervenciones antrópicas posibles y deseables; manejo que también debió haber sido con una amplia participación de la ciudadanía en el territorio.

Esta no es la primera vez que una Reserva de Biósfera en la Argentina es objeto de obras. Sucedieron muchas pero tenemos un antecedente, un conflicto en el caso de San Juan en la Reserva de Biósfera San Guillermo donde la Defensoría del Pueblo también tuvo oportunidad de expresar su opinión y fundamentalmente en ese caso lo que solicitó fue que previamente a hacer cualquier intervención de envergadura en un área protegida -sea una Reserva de Biósfera o cualquier otra- es necesario contar con un plan de manejo adecuado, y que mientras tanto, haya una moratoria y no se realicen obras sin antes haber previsto claramente qué es lo que se puede hacer, qué es

lo que no se puede hacer y bajo qué condiciones. Esa es la resolución 112 del año 2007 que invito a todos a consultar porque es la posición oficial de la Defensoría del Pueblo en situaciones similares.

Creemos, por lo tanto, que deben privilegiarse aquellas alternativas que no impliquen un impacto sobre áreas protegidas y en este caso sobre la Reserva Pereyra Iraola. (*Aplausos.*)

Hay una serie de valores que los bonaerenses pusieron de manifiesto y de relevancia al solicitar a la República Argentina y a la UNESCO el reconocimiento de este Parque como una Reserva de Biósfera. Estos valores están plasmados en el instrumento que se presentó en la UNESCO redactado por el gobierno provincial y que son la conservación de los paisajes, los ecosistemas, las especies y la variación genética, un desarrollo económico y humano sostenible desde el punto de vista socio cultural y ecológico y prestar apoyo a proyectos de demostración y capacitación sobre el medio ambiente, de investigación, de conservación y de desarrollo sostenible.

Entendemos que ninguno de estos tres objetivos se preserva adecuadamente con una obra que pretenda atravesar o impactar fuertemente, aunque sea por el costado, a una reserva que fue creada a pedido de la propia provincia de Buenos Aires para sustentar estos valores. El fuerte impacto que generaría esta obra hacen desaconsejables estas dos trazas. Nada más. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Alba Irene Alé. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- La señora Alba Irene Alé, por favor, si se encuentra. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Sra. Alé.- Buenas tardes. Yo voy a hablar desde el punto de vista de lo que es mío, no de lo que sé, y más que con tecnicismo y científicismo voy a hablar desde el día a día. Hace veinte años que estoy dentro de lo que es hoy la Reserva de Biósfera, antes Parque.

Lo que tengo que decir es que hoy lamentablemente escuché, en el transcurso de la mañana, un montón de cosas que las creo desacertadas con la realidad. Están muy bien para lo que tiene que ver con los planos; están muy bien para todo lo que tiene que ver con los tecnicismos, pero no tienen que ver con la realidad. Hay dos trazas que acá se están exponiendo que son el Parque Pereyra Iraola. Tanto la traza que atraviesa el Parque como la Calle 403. Las áreas protegidas del mundo son cuidadas no sólo desde el límite hacia adentro sino del límite hacia fuera, como zona de amortiguación. (*Aplausos.*) Los poblados, la gente, los territorios, todo se conserva.

Ellos, los que viven fuera del parque, con su estilo de vida son los que contribuyen a que el impacto social de la urbanización no repercuta o repercuta en menor tenor dentro de las áreas protegidas.

Quiero decirles que no es que no va a haber impacto ambiental. No se trata de sacar un árbol y poner dos, porque eso no tiene nada que ver con lo que es el ecosistema. No se hicieron relevamientos de fauna. La fauna es lo fundamental. Hay especies que debido a la Autopista La Plata-Buenos Aires se han ido del lugar. Hasta águilas moras teníamos en la zona y hoy día ya no las tenemos. Carpinchos del tamaño de una silla son atropellados en la Autopista La Plata-Buenos Aires. Imagínense el impacto. Ni qué hablar de la escorrentía del agua, que tiene caída natural hacia el lado del río, que desde que está la Autopista La Plata-Buenos Aires ha formado diques de contención, que eso también nos perjudica, porque debajo de nuestro territorio está el

acuífero Puelche. Esa es la recarga natural del acuífero. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Por lo tanto, hay una desarticulación, hay una falta de información, y sobre todo la gran tristeza que me da es que un gobierno nacional y popular como al que yo apuesto tenga una contradicción tan grande que en el mismo período de gobierno se haya presentado en 2007 un área de conservación importante para el mundo, no para una municipalidad, un distrito o un país, incurra en este error. Igualmente sigo apostando a este gobierno nacional y popular que va a tener en cuenta la voz del pueblo y que verdaderamente se va a cumplir con la voluntad popular. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Señor Ernesto Salgado.

Sr. Salgado.- Buenas tardes.

Cuando llené mi ficha para intervenir en esta audiencia y me consultaron sobre de qué iba a hablar, dije que iba a hablar sobre salud y medio ambiente, la interrelación entre estas dos cuestiones, dos cosas que van unidas y a las que afecta el proyecto que acá se ha presentado.

Yo quiero decir primero una cuestión. He escuchado a lo largo de casi cinco horas -lo cual es muy difícil en cinco minutos responder- una cantidad de elementos técnicos muy importantes, y pensé para mí, y lo voy a decir en voz alta: esta gente sabe cómo hacer una autopista. Pero saben hacerla en base a elementos técnicos, siempre basados en los mejores dividendos económicos, y no tienen ni idea de los preceptos sociales y ambientales en los cuales nosotros estamos viviendo cotidianamente. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Es por eso que lo primero que quiero decir en nombre del Foro Regional en Defensa del Río de la Plata, la Salud y el Medio Ambiente, es manifestar nuestro total rechazo a cualquier tipo de traza de la Autopista Presidente Perón que afecte a la Reserva de Biósfera Parque Pereyra Iraola por ser atentatorio contra la salud, el medio ambiente y el derecho a la recreación.

A la autopista en cuestión muchos militantes sociales, a los que nos llaman simplemente ambientalistas, también la conocemos como la autopista de la basura, no por el nombre que lleva sino porque pasa por la cercanía de todos los basurales de la CEAMSE, los que existen y los que están por crearse o sus similares impulsados por algunos municipios. Para nosotros no es casualidad.

No es una opinión trasnochada, ya que esta autopista incluye al Camino del Buen Ayre, que fue construido por la CEAMSE, responsable de un sinnúmero de tragedias. Fue inaugurado en 1982, concesionado por trece años y del cual se ha hecho cargo desde 1995. Fue transferido de la provincia a la Nación por treinta años con el objeto de licitar la construcción del tramo restante hasta la Autopista La Plata-Buenos Aires. Aunque nunca, ni cuando fue licitada, se dijeron fehacientemente los motivos por los cuales se cambió parte de su recorrido. Cuando se licitó nos encontramos que esta vieja idea de la autopista iba a tener otro lugar por donde transitar.

Por lo tanto, ese raro sentido del alerta nos hace dudar de las intenciones que haya respecto a este proyecto.

No podemos nosotros dejar de asociar esta idea de la autopista con otras cuestiones; la descabellada idea del vial costero en Vicente López; ni con la autorización a Techint de construir la nueva costa del Plata, poniendo en peligro de extinción con ese barrio a la selva marginal de Bernal y los tres humedales allí existentes. Es parte de una misma concepción de progreso, palabra utilizada por algunos funcionarios para justificar que la Autopista Presidente Perón pase por el Parque Pereyra Iraola. No olvidemos que son los mismos que en su momento autorizaron la venta de más de 2.500 hectáreas para

construir un barrio torre en la selva marginal de Hudson, la selva de características amazónicas más austral del mundo, reservorio único de especies de flora y fauna. Todo esto en nombre del progreso.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto.

Sr. Salgado.- Bueno. Voy a decir entonces dos cosas.

Progreso es un concepto que indica existencia de un sentido de mejora de la condición humana. En política la idea de progreso se la identifica con la Revolución Francesa y las transformaciones. En lo filosófico y sociológico es un desarrollo ascendente. ¿Qué se entiende por progreso? ¿De qué progreso estamos hablando cuando hablamos de la construcción de esta autopista y particularmente de este tramo? ¿En qué progresa la condición humana al atentar contra la Reserva de Biósfera e incluso lugares de esparcimiento de miles de personas, algunas de ellas de escasos recursos? Una parte sustancial de este cuarto tramo pasará por Berazategui, floreciente ciudad de barrios privados, de sectores dedicados...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Se le terminó el tiempo, por favor. Hay cien expositores más.

Sr. Salgado.- Gracias. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Permítame que termine con una frase. Iba a decir algunas cosas más. De ustedes depende que se conserve o se destruya la Reserva.

Por eso quiero recordar palabras del presidente Evo Morales que caben justo: "De lo que se trata es de discutir si lo que pretendemos salvar es al capitalismo o salvar a la Madre Tierra", y perdón por mi impertinencia con este agregado: y por este camino, no será la historia la que los va a juzgar, porque quizás más temprano que tarde, habrá que empezar todo de nuevo. Gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Alberto Raúl Lavoire.

Sr. Lavore.- Buenas tardes. Mi nombre -lo voy a rectificar- es Lavore, no Lavoire, y vengo como vecino de City Bell y también representando al senador provincial Luis Malagamba.

Como dijo mi antecesor, hemos tenido una buena clase de cómo se tiene que construir una autopista, pero hemos dejado de lado los valores éticos y morales de la población y principalmente de la población bonaerense.

Creo que acá nos estamos equivocando nuevamente, porque cuando empezamos a plantear que la autopista no podía pasar por el Parque Pereyra Iraola, todos pensaban que nosotros nos estábamos oponiendo a la construcción de esta autopista. Eso es erróneo. Nosotros queremos que se construya la autopista, pero que no pase por el Parque Pereyra Iraola.

Nosotros queremos que la autopista llegue al Puerto de La Plata, pero por donde corresponde, por donde están las tierras especiales para construirlas.

Voy a ir más lejos que el representante de la Municipalidad de La Plata. Yo la llevo a la Ruta 6, una ruta que hace prácticamente veinte años que se comenzó a construir como autopista y que ahí está abandonada. Las bases las hicieron tres veces y sigue abandonada. (*Aplausos.*)

Tenemos la calle 90 de La Plata toda expropiada para llegar al puerto libremente, como acá se plantea, porque si el objetivo no es el puerto de La Plata, que me digan cuál es el objetivo de que venga por aquí, por el Parque Pereyra Iraola, o quizás sea, como algún otro trasnochado que dijo, el Puente Punta Lara-Colonia. Creo que por ahí

también hay que pensarlo. O como dijo recién mi antecesor, los grandes monopolios inmobiliarios, que quieren hacer negocios con todas esas tierras. *(Aplausos.)*

Señor presidente: he participado y he tenido reuniones con representantes que están sentados acá en esta mesa, por una cuestión personal y de un grupo de vecinos de Villa Elisa, que es la bajada de la Autopista Buenos Aires-La Plata, en la ruta 19. Hemos pedido que la cierren porque ya ha causado muertes e invalidez, pero todavía sigue abierta. Hemos llegado a la Justicia. La Defensoría del Pueblo de la Nación y la Defensoría de la provincia de Buenos Aires han fallado en contra, pero todavía, señor presidente y señor representante de Vialidad, sigue abierta la bajada de la autopista, con el agravante de que ahora nos quieren llevar la Autopista Presidente Perón al mismo lugar donde estamos pidiendo que lo cierren.

Creo que he sido sincero con todo lo que digo, y opino como vecino y como ciudadano. Soy bonaerense y quiero el Parque Pereyra Iraola como está y no como lo han cercenado con la Autopista Buenos Aires-La Plata, porque también estuve luchando porque la autopista no se hiciera a través del Parque y la hicieron, con los grandes agravantes de que la autopista se inundó, produjo inundaciones en centros urbanos y las va a seguir produciendo.

Creo que esta autopista, con todos los tecnicismos que han dado acá, también va a producir lo mismo de aquí a quizás diez años. Todavía estoy esperando en la autopista Buenos Aires-La Plata los árboles que habían prometido. *(Aplausos prolongados.)*

Acá estamos hablando de árboles y de centros de recreación. Creo que los centros de recreación hay que llevarlos a las escuelas y no al lado de una autopista, con el riesgo que conlleva. *(Aplausos.)*

Los centros de recreación sirven para dos cosas: para fomentar el politicismo o para que queden abandonados y después se le reclame a alguien que se haga cargo de ellos. Nada más y muchísimas gracias. *(Aplausos prolongados.)*

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Julio Enrique Ghione.

Sr. Ghione.- Después de haber meditado bastante si debía o no participar en esta Audiencia Pública, ante incumplimientos de la norma 25.831 -que es la de creación de la Audiencia Pública-, como estoy convencido de que es una clara forma de participación de la ciudadanía, preferí dejar de lado los incumplimientos y estar acá con todos ustedes tratando un tema de gran importancia.

Como lo ha dicho otro disertante hace unos momentos, estoy convencido de que la autopista es importante que se realice, pero con modificaciones trascendentes. Estamos a muy pocos días -sesenta y cinco o setenta días- de un hecho trascendental que ocurrió en la República Argentina. Hace sesenta y dos años, quien daba nacimiento al Movimiento Nacional Justicialista, que era presidente de la Nación en ese momento, que fue tres veces presidente de la Nación Argentina, decidía expropiar lo que era Pereyra Iraola, después Parque Pereyra Iraola o Parque de la Ancianidad. *(Aplausos.)*

No soy justicialista pero sé valorar y tengo el poder de discernir qué es lo bueno y qué es lo malo, sin preocuparme de quién lo hace, sino viendo qué contenido tiene. Creo que la expropiación, con los argumentos que tuve oportunidad de conocer en reiteradas ocasiones por una persona muy amiga mía, quien trabajó el tema con el general Perón. Me refiero al doctor Arturo Sampay, más conocido a veces por la Constitución del 49 que por esta participación. Realmente establecían con el general Perón, el decreto 1.465/48, que se proyectaba esa expropiación con el fin de evitar el grave desequilibrio climático que redundaría lo que estaba aconteciendo: la

Capital Federal crecía para abajo y la Ciudad de La Plata crecía para arriba.

Entonces, ese presidente tan trascendente en nuestra historia comenzaba a vislumbrar que íbamos a comenzar a tener un problema ambiental muy grave para la República Argentina.

Otro gobierno justicialista, mucho más cercano, logra proponer y conseguir que se decrete por la UNESCO Reserva de Biósfera a Pereyra Iraola. Y qué cosa triste. Tengo que decir que hoy vengo a ver que hay un proyecto de otro gobierno Justicialista que es totalmente contradictorio con el de su fundador y promotor de su movimiento, porque quiere destruir ese objetivo del año 48/49, y nos encontramos con que lo quieren hacer a toda costa.

Soy un convencido, y lo digo con toda sinceridad, vengo militante en la asamblea del Parque Pereyra Iraola desde hace...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. Ghione.- Perfecto, lo voy a utilizar.

Hemos tenido adversidades, por qué no, pero hemos tenido también logros importantes; que la Justicia decrete una medida cautelar por la que hoy no pueden pisar los de la empresa, es un logro importante, y vamos a seguir teniendo otros más. (Aplausos.)

No quiero ser yo quien diga lo que van a decir dentro de unos muy pocos minutos sobre otros logros, pero sí hay algo que voy a decir yo. Le he prometido a mis hijos que porque me interesa no el hoy sino el futuro de ellos, el de mis nietos o bisnietos, estoy convencido de algo, que por la voluntad de mucha gente que cada día es mayor, que por el Parque Pereyra Iraola no pasará esta autopista. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor José Orler.

Sr. Orler.- Buenas tardes. Soy José Orler, abogado, docente investigador de la ciudad de La Plata, docente investigador de la Universidad de Buenos Aires y soy el abogado que rubrica la acción de amparo que la Asamblea del Parque Pereyra Iraola ha iniciado contra el Poder Ejecutivo nacional, contra Vialidad Nacional, contra la empresa Cartellone hermanos, contra la UTE -en realidad, adjudicataria de las obras.

Una cuestión previa antes de entrar en mi intervención que va a ser muy breve referida a dos ejes jurídicos centrales que me parecen que aquí están obviándose. Previo a eso quiero decir que a las 3 y cuarto de la tarde, después de cinco horas de participación en esta Audiencia, aun los vecinos y los interesados legítimos en esta cuestión no habían podido expresarse.

Hubo cinco horas de planteamientos técnicos que, desde mi punto de vista, hacen discutible desde el principio del artículo 2° de este Reglamento de audiencias, así como también los marcos generales de audiencias públicas, esto de la participación en igualdad de condiciones.

Por lo tanto, no vamos a aceptar que ahora se nos apure en nuestras presentaciones (Aplausos.), y siendo que más de uno de los técnicos aquí presentes intervinieron en más de una oportunidad, hacemos expresa la reserva del derecho a impugnar esta Audiencia en el futuro. Yo no tengo dudas, señor presidente, de que este tipo de participación no es la que el espíritu de la legislación prevé y está muy lejos de los que son considerados hoy protocolos de buenas prácticas participativas. (Aplausos.)

Hecha esta aclaración quiero hacer una segunda cuestión como aclaración. Yo quiero recordarles que el amparo que iniciamos tiene una medida cautelar decidida por el juez que interviene en el caso y

que está plenamente vigente. Yo he escuchado aquí en algunas intervenciones, por ejemplo la de la doctora Rodríguez Gabiolo, que hizo referencia a posibles avenimientos y acuerdos, cuando expresamente la decisión judicial lo está prohibiendo. (Aplausos.)

Esto de ninguna manera podemos aceptarlo. Inclusive también hacemos reservas de las cuestiones judiciales que puedan estar presentes aquí a la cuestión de discutir algún tipo de alternativa, que vuelvo a decir, dos de ellas por lo menos que atraviesan el Parque y zona de influencia del Parque que están expresamente prohibidas hoy por la instancia judicial. Esta cuestión no es menor, necesariamente tenemos que tener presente que la Justicia se ha expedido, aunque ustedes lo quieran ignorar.

En segundo lugar, dos ejes normativos estrictamente. Creo que en lo técnico y en lo referido a la rica Reserva de Biósfera que tenemos en el Parque, quienes me han precedido han sido suficientemente elocuentes y quienes vendrán también ampliarán. Pero hay dos cuestiones centrales, el Parque Pereyra Iraola en principio y por la sola legislación nacional es un área especialmente protegido, tiene un pack de leyes que lo protegen de manera casi absoluta.

Yo no he escuchado en ninguna de las propuestas técnicas y en ninguna de las sugerencias que acá se hicieron cuál va a ser la solución jurídica que se va a tener frente a ese tipo de impedimentos que son muy claros y concretos. En segundo lugar, el Parque Pereyra Iraola es Reserva de Biósfera e integra la red de Reserva de Biosferas y como tal se encuentra dentro del marco normativo de Reserva de Biósfera...

Sr. Secretario (Sedda).- Le resta un minuto.

Sr. Orler.- Por ahí me extendiendo un poquito más. (Aplausos.)

Esto tiene que ver esencialmente con lo que se ha denominado Estrategia de Sevilla y que establece que el Comité de Reserva de Biósfera tiene la posibilidad de revisar e inspeccionar las reservas de biósfera, y llegado el caso, por el artículo 9, inciso 6, decidir si una Reserva de Biósfera debe dejar de tener tal protección porque el país que la ostenta no la ha protegido debidamente.

No va a ser -le podemos asegurar, por lo menos por la voluntad de los asambleístas y de quienes defendemos el Parque-, éste el caso de Argentina. No vamos a admitir que nos quiten esa calidad del Parque Pereyra Iraola.

Finalmente, la Asociación Internacional de Evaluación de Impactos Ambientales establece también un protocolo y una normativa para la presentación de impactos ambientales. Yo me refiero al marco jurídico que la regula y no a las cuestiones técnicas allí planteadas.

El marco jurídico que la regula habla de que es necesario sobre todo en zonas especialmente protegidas como es el caso de una Reserva de Biósfera, tener las evaluaciones de impacto ambiental, en primer lugar, superar el nivel descriptivo; en segundo lugar, obtener un mayor nivel de detalle; en tercer lugar, tomar en cuenta amenazas acumulativas. Acá se habló ya de la Autopista La Plata-Buenos Aires que pasa por ahí al lado; tener en cuenta además la evaluación del éxito posible de las pretendidas estrategias mitigadoras. Finalmente, recomienda...

Sr. Secretario (Sedda).- Se le terminó el tiempo, doctor.

Sr. Orler.- ...el análisis de las disposiciones legales que intervienen en esta cuestión. En ninguno de los informes técnicos aquí presentados yo pude oír ninguna de las cuestiones aquí planteadas.

Para terminar digo que el año 2010 ha sido declarado por la UNESCO "Año Internacional de la Diversidad Biológica". Es precisamente

en este año que ustedes quieren hacer esta destrucción. No lo vamos a permitir, nos oponemos al paso de la autopista por el Parque Pereyra Iraola y por cualquier zona de influencia. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Jorge Marmorato.

Sr. Marmorato.- Como primera medida quisiera reconocer la coherencia demostrada por el intendente de Berazategui cuando dijo que apoya la alternativa 1 del tramo IV. Es coherente porque va a haber grandes negocios de *countries*, va a haber grandes negocios de los que nos tienen acostumbrados, y hay una coherencia especial porque el medio ambiente no le interesa.

Tenemos la demostración de la planta de tratamiento de residuos, que no es una planta de tratamiento. Tenemos también la demostración del *country* Las Golondrinas donde están haciendo una laguna artificial para gente rica, no es para el pueblo. Todo lo que se hace es para los ricos, no para el pueblo común.

Con respecto a las tres alternativas presentadas en esta Audiencia digo que son mentirosas. La alternativa 1 y 2 es lo mismo; no influye en nada que la autopista se haga para el lado del sur de la 403 o para el norte de la 403. Es exactamente lo mismo.

Cuando hablamos de la alternativa 3 -yo esto lo he hablado en Vialidad-, no entendía por qué tan cerrado, tan fuera de lógica tenía la traza de la alternativa 3. Llegaban hasta la 403 y Ruta 36 y volvían a la Rotonda de Gutiérrez. Trece, catorce o doce kilómetros de más de autopista. Que si realmente hubiesen pretendido pasar por la Rotonda de Gutiérrez habrían entrando por la Buenos Aires o ingeniero Allan. Claro, yo no sabía que en la Audiencia Pública de los tramos I, II y III se había acordado, aparte de la autopista, asfaltar la Avenida Ingeniero Allan: once kilómetros de más. ¿Por qué no la hicieron por ahí? No tocaban la Ruta 2.

Bueno, me llamó mucho la atención. Quizá lo que no querían era pasar por delante de los *countries*, porque si llegan a la Rotonda Gutiérrez van a pasar por los *countries* más importantes de la zona sur del Conurbano.

Pero después me entero de que aparte de eso hay un diputado que esta semana está para el cachetazo (*Risas*.) que es propietario de campos que compró con la información privilegiada cuando era funcionario del gobierno de la Nación. Tan es así que tuvo un juicio que perdió cuando quiso escriturar uno de esos campos. Entonces, la pregunta es si un funcionario tiene campos, yo no quiero imaginarme cuántos otros deben tener campos, y no es lo mismo hacer un *country* en Florencio Varela, Berazategui, Villa Elisa, La Plata que hacerlo en la 90, por supuesto, no tiene el mismo valor.

No podemos dejar de repetir que con esta autopista se destruye todo lo que propuso el general Perón. Una Reserva de Biósfera es la reserva, es el ambiente, el hábitat y el hombre. Cuando se propuso hacer esto se propuso que fuera un área de recreación, un área de investigación y un área de producción. Esto se está destruyendo. Hablan de que no va a haber contaminación. Lamentablemente en la Argentina la mayor productora de combustible produce combustible, el gasoil, que es lo que va a utilizar la mayoría de los vehículos que van a transitar por esta autopista, que supera tres veces la normativa legal. Me van a decir que está el Eurodiesel, el V-Power. Consulté con varios playeros de estaciones de servicio y las empresas de transporte usan el combustible más barato. No van a usar el más caro. Ese combustible tiene una cantidad importante de azufre y los gases de escape van a contaminar toda el área.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Le queda un minuto de alocución.

Sr. Marmorato.- No, me queda mucho más a mí. Yo pienso vivir mucho más.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Perdón, señor Marmorato.

Sr. Participante.- ¿Por qué no le cortaste la palabra a los que hablaron antes y se pasaron de tiempo?!

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le voy a comentar algo: hay más de cien personas para hablar.

Sr. Marmorato.- Estuvimos tres horas escuchándolos a ustedes y ahora no quieren...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Hay más de cien personas con su opinión.

Sr. Marmorato.- Y tienen derecho a hablar.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Por eso, cinco minutos cada uno, como dice la reglamentación.

-Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Participante.- Déjelo hablar cinco minutos más.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- ¿Alguno de ustedes le va a ceder el lugar?

Sr. Marmorato.- Vuelvo a decir lo que han dicho mis predecesores. La autopista no va a pasar por el parque. Y si me van a decir, como me dijeron en Vialidad, si no vamos a respetar a la Justicia, den el ejemplo. Respeten ustedes primero a la Justicia, den el ejemplo desde el gobierno, que cuando las resoluciones son favorables las aprueban y cuando son desfavorables critican y nosotros quizá algún día podamos empezar a respetar a la Justicia. Nada más. (*Aplausos y manifestaciones.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Señora Eyra Reyes de Holgado. Es la representante del Foro Parque Pereyra Iraola.

Sra. Reyes de Holgado.- Antes quiero presentar ante ustedes al Foro Parque Pereyra Iraola, que es una organización de bien público de segundo grado, que se constituyó hace ya siete años, reconocida jurídicamente e integrada por representantes de ONGs de la región, interesadas en defender, preservar y mantener las características de este lugar único, el mayor parque urbano del país, como es el Parque Pereyra Iraola.

Cuando en septiembre de 2007 la UNESCO lo declaró Reserva de Biósfera a través del Programa MAB, consideramos que esta distinción abría un paraguas protector que aseguraba que se terminarían los intentos de uso y ocupación indebidos y que 10.246 hectáreas que van desde cercanías de la Ruta 2 hasta el Río de la Plata y desde el Canal Baldovino hasta detrás de la estación Villa Elisa, con su riqueza biológica, hidrológica, arquitectónica y cultural, incluyendo la selva marginal, permanecerían intocables.

Desafortunadamente nos equivocamos, porque hoy la amenaza de la construcción de una nueva autopista, cuyo trazado vuelve a fraccionar y dividir su superficie, como ya ocurriera con la Ruta 2, los Caminos Belgrano y Centenario y la Autopista La Plata-Buenos Aires, nos obliga

a protestar enérgicamente por esta nueva agresión a su integridad que se pretende realizar, a pesar de que el MAB, Programa Hombre y Biósfera, en el Protocolo de Sevilla, determina como premisa fundamental la comunión del hombre con su medio dentro de un programa de desarrollo sustentable. Y es evidente que una autopista pensada para tráfico pesado, cuyo destino final es el puerto de La Plata, donde se está construyendo una gigantesca estación para contenedores, con un ingreso de 1.200 camiones por día para julio de 2012, que se incrementarán a más del doble cuando se termine la segunda etapa de ampliación del puerto, no entra dentro de esta categoría.

No voy a detallar los sinnúmeros destrozos, agresiones y degradación que sufrirá el parque y su zona de influencia si se concreta este proyecto, ya que otros oradores lo han remarcado pero sí voy a recordar que el pedido de declaración de reserva de biósfera partió del Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires a través del Ministerio de Asuntos Agrarios, y desde la Nación por la Secretaría de Medio Ambiente, amén de que el Ejecutivo nacional adhirió específicamente al Programa MAB de la UNESCO, al Protocolo de Sevilla y a la Convención de los Sitios Ramsar, que también se verán afectados por este trazado.

Es decir que ni la provincia ni la Nación respetan acuerdos internacionales que rubricaron en su momento y borran con el codo lo que se escribió con la mano.

También se ignora el dictamen lapidario del fiscal de Estado, ardiente defensor del Parque Pereyra Iraola, que dice: "En cumplimiento del artículo 28 de la Constitución provincial, me opongo terminantemente a que se realice la traza sobre el Parque Pereyra, prevista como tramo IV. En consecuencia deberá analizarse una modificación al recorrido propuesto evaluando la posibilidad de finalizar la autopista proyectada en su enlace con la Ruta 2 o bien determinar una traza alternativa para su vinculación con la Autopista La Plata-Buenos Aires".

En cumplimiento de este dictamen, desde el Foro proponemos que se termine con la construcción de la Ruta 6 hasta el puerto La Plata, tan publicitada como segundo anillo del Conurbano por la calle 90, ya expropiada y trazada y nunca completada. Y que el cuarto tramo de la Autopista Presidente Perón se una con ésta en la Rotonda de Brandsen, en la Ruta 215, y se termine por fin en un recorrido común al necesario ingreso al puerto.

Esta propuesta tiene una debilidad...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto.

Sra. Reyes de Holgado.- Gracias. ...que suma algunos kilómetros al trazado original de la Autopista Presidente Perón.

Por otro lado, sus fortalezas son completar con una sola obra el final de dos autovías para tránsito pesado, como son la Ruta 6 y la Autovía Presidente Perón. Que no hay que expropiar nada ni realizar nuevos estudios, porque ya se hicieron para la Ruta 6. Que recorre zonas rurales y sobre la calle 90 escasamente edificadas. Que permitirá el acceso del tráfico pesado al puerto, no sólo desde el Conurbano sino también desde la zona sur. Que evitará el tráfico pesado pasante por el casco urbano de La Plata, que hoy ingresa por 520, 44 o 60. Que potenciará una zona de Villa Elvira, hoy deprimida y con escasa población. Esta propuesta se coronaría con la construcción de la prolongación de la Autopista La Plata-Buenos Aires hasta la calle 90. Nada más. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Fernando Fernández.

Sr. Fernández.- Señor presidente: quiero pedir ceder mi lugar al señor Gabriel Montero, que tiene un problema personal, y después voy a tomar su lugar, que está en una posición más tardía.

Sr. Presidente (Periotti).- ¿En qué orden está Montero?

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- En el 105.

Sr. Presidente (Periotti).- Está bien, perfecto.

Sr. Montero.- Señor presidente, señores participantes: en primer lugar, quiero leer una nota que se plasmó como producto de la intensa actividad desarrollada en la asamblea del Parque Pereyra y de vecinos de zonas aledañas.

Dice lo siguiente: "Los abajo firmantes, vecinos de La Plata y distritos colindantes, por encima de cualquier bandería política y solicitando el acompañamiento unánime de los representantes del pueblo y de las fuerzas vivas, nos oponemos a la traza de la autopista vinculante Parque Presidente Perón, Tramo IV, por el Parque Pereyra Iraola y por la calle 403 de Villa Elisa, por las siguientes razones.

"1. Implicaría la alteración y degradación de tierras públicas de enorme importancia medioambiental y también la expropiación de tierras privadas vinculadas a la producción y de viviendas en un vecindario centenario, alterando la calidad de vida de toda una vasta región colindante del mismo.

"A) El Parque Pereyra Iraola ha sido declarada zona de Reserva de Biosfera por la UNESCO.

"B) Las tierras productivas a punto de expropiarse son motores de la economía regional.

"C) Los vecinos que habitan en esas viviendas y trabajan en la zona, además de defender su propiedad familiar en una comunidad vinculada por lazos afectivos y culturales, representan un fuelle de contención de terrenos colindantes frente al avance de la polución y construcciones que degraden el parque.

"D) Es así que en la zona actúan y se verán afectadas importantes colectividades de pueblos originarios -tehuelches, mapuches-, así como otras de descendientes de inmigrantes dedicadas a la producción, todas ellas sostenedoras de lazos culturales y reguladoras de relaciones sociales, con más de dos generaciones de descendientes argentinos, portuguesa, japonesa, rusa, paraguaya, boliviana y peruana.

"2. La traza propuesta del Parque Pereyra y/o por calle 403 implica además la desaparición o alteración de importantes instituciones científicas que existen en el parque y de proyectos de inversión en curso, profundizando la degradación de activos científicos.

"El IAR, Instituto Argentino de Radioastronomía, dependiente del CONICET y en convenio con la Universidad Nacional de La Plata y Fundación Científica Carl Sagan tiene proyectada una inversión de tecnología radarística astronómica de varios millones de dólares para investigaciones que quedarían sin efecto.

"B) El ECAS, Estación de Cría de Animales Silvestres, vería afectado el equilibrio de su hábitat, necesario para la conservación de la fauna.

"C) El EVAS y el Vivero Darwin se ven afectados en su dinámica.

"3. El desafío del siglo XXI pasará por el equilibrio ecológico, implicando la preservación del agua y la generación de alimentos de modo sustentable:

"A) La zona a afectar almacena un importante acuífero, el Puelche, de cuya napa se sirve para consumo y riego toda la región y constituye además una reserva futura de agua.

"B) Al respecto, llamamos la atención también sobre el tratamiento irracional de la basura con que se agrede al acuífero y pone en peligro sus napas.

"C) Es además la zona de producción alimentaria, frutícola y hortícola que abastece no sólo al partido de La Plata sino a un vasto sector del conurbano bonaerense, además de constituir una de las zonas de producción floral generadora de ingresos genuinos. Todo ello sería barrido con la traza proyectada sobre el Parque y/o la calle 403.

"D) La polución sonora y atmosférica eliminará la producción apícola de la zona, dejando sin sustento a familias y sin producción de ingresos a la región, a la par de la contaminación visual que afectaría otras condiciones necesarias para ser considerada reserva de biósfera por la UNESCO la conservación del paisaje.

"4. El doble alambrado..." -en este caso no es alambrado, como se nos explicó- "...la barrera que se proyecta con la traza eliminará la actual accesibilidad del Parque por toda su zona sur, transformando lo que fuera concebido por el entonces presidente Perón como el Parque de los Derechos de la Ancianidad y que hoy es el parque de todos, en una zona inalcanzable tras una reja para vastos sectores de la población.

"5. La traza actualmente propuesta desconocería el fallo del juez Armella de Quilmes y la presentación del fiscal de Estado bonaerense, el doctor Szelagowski, dado que ambos dictámenes objetan la alteración del Parque, lo que ocurría si se hace a través de la calle 403.

"6. Desconocería además la importante acción de la asamblea del Parque Pereyra y de todo el arco de ONG que han venido advirtiendo sobre esta amenaza y han logrado los pronunciamientos judiciales y administrativos necesarios para el freno de esta traza irracional.

"Por lo expuesto, los abajo firmantes..." -y les decimos que tenemos más de ocho mil firmas- "...rechazamos la construcción de la mencionada autopista por el Parque Pereyra y por la calle 403, exigiendo la elección de un trazado racional, sin afectación medioambiental y con el mínimo impacto sobre poblaciones y comunidades".

Esta nota fue presentada por la Secretaría de la Asamblea y ha sido firmada por el senador Malagamba, el diputado Atanasof, el senador Monroy, el diputado Negrelli, el diputado Julio Garro y el diputado Panella. Quiero decir que ha sido señalada por todo el arco político y representantes del pueblo de la ciudad y de la provincia de Buenos Aires.

Para culminar mi intervención -porque muchos quieren hablar, y probablemente con más fundamento-, quiero decir que no estamos buscando simplemente generar un disturbio en una asamblea, sino que venimos a traer una voz que debió -como bien se planteó- ser escuchada antes.

Me reconocerá, señor presidente, que hay algo que no es igual a la asamblea que se realizó con motivo de los tramos I, II y III, cuyas actas me tomé el trabajo de leer y de aprender mucho de esa asamblea. En esa asamblea había prácticamente unanimidad, con muy pocas alteraciones o particulares damnificados que pedían pequeñas correcciones.

En este caso tiene al Municipio de La Plata, que no fue invitado; a la Universidad Nacional de La Plata, que no está presente y no fue convocada; hay ONG; hay legisladores; hay vecinos; hay productores; hay población general; todos no estamos en contra ni de la autopista ni de un progreso sustentable. Simplemente estamos en contra de la autopista con un trazado irracional, por el Parque Pereyra Iraola y por la calle 403.

Por todo lo dicho, porque es una reserva, y porque viven vecinos y productores, y porque no podemos aceptar -como mal se planteó, pero

bien pudimos escuchar todos- que se diga que no hay demasiado problema porque de un predio de más de diez mil hectáreas solamente se verían afectadas seis hectáreas. O es Reserva de Biósfera, y eso tiene todo su estatus y toda su inmunidad ecoambiental, o no lo es.

Quiero decir que también es cierto que las hectáreas que se afectan actúan como si esa Reserva de Biósfera fuera una zona virgen. No se puede decir que es un poquito menos virgen que antes. Se debe conservar la reserva y se debe conservar la traza racional. (*Aplausos prolongados.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la señora Elizabeth Rodríguez.

Sra. Rodríguez.- Señor presidente: solicito dejar mi turno al señor Patricio Narodowski, que tenía el lugar ochenta y ocho.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Cómo no. Empiece.

Sr. Narodowski.- Hola. Espero levantarles el concepto que tienen hasta ahora de los técnicos. (*Risas.*)

Yo soy un técnico, soy economista, *master* en Economía, doctorado en Geografía del Desarrollo, investigador de la Universidad, consultor nacional e internacional, y me dedico exactamente a esto, y la verdad que además he trabajado también con el mismo Ministerio.

Quería explicar esto, y también quiero decir mi posición política, que forma parte de este proyecto político. Todo lo que voy a decir acá es coherente con un trabajo que publicamos, que se llama "El modelo económico argentino", que respeta netamente este modelo económico.

Todo lo que voy a decir es coherente con lo que está escrito en Narodowski-Panigo, Ministerio de Economía de la provincia de Buenos Aires; también quiero decir que en ese documento defendemos la Asignación Universal por Hijo y defendemos el medio ambiente. No son cuestiones contradictorias y por eso estoy acá, transparente contando quién soy y poniendo en juego mi prestigio; porque acá voy a decir cosas que están con el prestigio atrás, es decir, que no van a ser demostradas, por lo tanto, estoy poniendo en juego toda mi trayectoria y todo mi trabajo. Y bueno, algún día había que rifarlo. (*Aplausos.*)

En primer lugar, no pude dejar un documento y tuve que modificar lo que escribí porque no tuvimos toda la información, es decir, acá se hablaron de cosas que son modificatorias de la información que tuvimos a nuestra disposición, por eso, después pido que me dejen presentar el documento final con todas estas observaciones porque era un largo documento, pero hoy lo tuve que cambiar porque lo que se presentó fue distinto a lo que se nos dio.

En primer lugar, me voy a referir a la evaluación económica desde el punto de vista estrictamente técnico y a la evaluación medioambiental. En principio como se demostrará en los párrafos posteriores, los documentos son pobres y hay una cierta tendencia clara -que voy a demostrar- a sobredimensionar los costos y devaluar los beneficios relativos a la alternativa 3. El trabajo parte, como se hace, con una hipótesis y está claro atrás que la hipótesis es que la alternativa 3 no tiene que ser el lugar por dónde pase la autopista. Eso es explícito, aparece en muchos párrafos y yo lo voy a demostrar cuando me dejen presentar el documento.

En segundo lugar, quiero decir que estos documentos y otros trabajos que comparan las alternativas actuales como del Colegio de Ingenieros son inconsistentes en relación con los estándares metodológicos actuales en proyectos y preproyectos. Si bien es cierto -y ahí pueden buscarlo en Longo-Narodowski, 2007- que es una factibilidad y no el proyecto definitivo, la bibliografía

especializada coincide plenamente en que el nivel de especificidad de cada etapa debe ser lo suficientemente sólida como para justificar la elección de alternativas, y este no es el caso. El argumento que es una prefactibilidad es un argumento débil.

Los datos utilizados para temas económicos y ambientales son antiguos en función de los cambios operados en los últimos años, no se utiliza toda la estadística posible ni en el nivel de desagregación existente, no se ha trabajado a nivel de áreas censales que está a disposición de la Dirección Provincial de Estadísticas para el que hace una nota y la presenta. A muchos cuadros le falta y no está claro la fuente y en un sinnúmero de impresiones, por ejemplo, se dice que el Parque Pereyra está a 20 kilómetros de La Plata; en un párrafo dice eso, cuando en realidad algo está en La Plata y de última está a una calle, lo que pasa es que confunden todo el tiempo casco con municipio entre otros tantos errores. (Aplausos.)

No se anexan las metodologías de trabajo de campo necesarios que aparecen tantos TDR del mismo Ministerio de Planificación cuando pide la realización de viabilidades. Es imposible entender el impacto si yo no tengo los casetes -o en estos momentos el soporte magnético- de esas entrevistas de las que hoy se hablaron. Una vez que tengamos en nuestro poder los 6 mil archivos vamos a poder evaluar si los resultados son coherentes; y no aparece nada de eso. (Aplausos.)

Esto es más bien general para los dos: el medioambiental y el económico. Respecto al económico, utilizan un modelo neoclásico con el que además todos estamos relativamente en contra y que ya en el mundo no se utiliza más. Es un formato electrónico con un modelo preestablecido que no incorpora otra cosa que los costos de oportunidad, una cosa complicada de explicar pero que ya prácticamente no se toman decisiones en el mundo en base a este tipo de modelos de índole neoclásico, lejos del pensamiento de todos los que formamos parte de este gobierno.

Por otro lado, no se construyen escenarios futuros. No sabemos cómo va a ser el futuro, lo que se está suponiendo es que se reproduce la estructura productiva y de vida actual, por lo tanto se reproduce el transporte de materias primas de bajo valor agregado -soja- y además se reproduce que nuestra autopista va a servir para llevar *containers*. No hay ningún modelo de desarrollo detrás que pueda estar planteando supuestos que tengan que ver con el mayor nivel de vida de la población. Esto es lo mínimo en un modelo de desarrollo y es lo mínimo en un modelo de desarrollo de infraestructura y desarrollo.

No se analizan objetivos estratégicos, actores beneficiados, ni por capacidad ni por problemática y en todos los beneficios, y este es un dato muy importante, no se segmenta por nivel socioeconómico. Acá se habla de que esto beneficia a los *countries*, esto beneficia a otro y esto en el proyecto podría estar perfectamente "endogeneizado". Yo podría incorporar, agregándole un conversor donde valoro más, cuando se beneficia a una persona humilde porque está en condiciones...

Sr. Secretario (Sedda).- Perdón, doctor, le queda un minuto de alocución. Usted me había pedido que le avisara cuando faltara un minuto.

Sr. Narodowski.- Gracias. Por el tipo de beneficio que se plantea en el proyecto, acuérdense que estoy diciendo, a priori el proyecto es caótico, mal justificado, mal organizado con errores de ortografía, con autores que "googleé" y son *juniors*, es decir, con muy pocos antecedentes, yo no los conozco y ando en el ambiente. O sea, lo que estoy diciendo es lo que pude captar de un documento que yo como funcionario público me costaría hasta habilitar el dinero para que la consultora lo cobre porque el estado general del documento... (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Se le ha cumplido el tiempo.

Sr. Narodowski.- Último punto: lo que quiero decir es que con respecto al tema ambiental, hay distintas maneras en que la economía y la evaluación del proyecto tiene para incorporar la cuestión ambiental en la economía. Se pueden plantear distintos enfoques, hay un enfoque de costo infinito. Nosotros estamos proponiendo concretamente que se incorpore a las alternativas 1 y 2 el costo infinito, cuando el costo es infinito significa que el proyecto no se puede hacer porque ningún beneficio económico va a poder superar al costo infinito. (Aplausos.)

Última cosa, la verdad esto es muy lindo, porque lo estamos haciendo con alegría, estamos defendiendo lo nuestro, nos estamos haciendo amigos, así que además de todo, felicitaciones. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Tiene la palabra el señor Mario Carlos Secco, intendente de Ensenada.

Sr. Secco.- Buenas tardes. La verdad que he escuchado desde allá afuera qué buena discusión, qué bueno; es espectacular cómo cada uno hace un planteo de lo que piensa y de lo que está convencido.

Con mucho respeto lo escuché así que me gustaría que con el mismo respeto me escuchen a mí también. Tal vez si se hubiese hecho en Ensenada yo hubiese hecho diez veces más esta Asamblea, sin embargo, vine solo. Y creo que eso tiene un valor agregado.

El valor agregado es que vengo a hacerme cargo, con aquellos más de 12 intendentes que propusimos y durante décadas venimos planteando -a mí me tocó solamente siete años a otros más de quince-, que nos juntamos para acompañar a la presidenta de la Nación cuando tomó la decisión de hacer el tercer anillo para unir a todo el conurbano. Nosotros, los ensenadenses, con un interés tremendo en esta nueva traza. ¿Por qué? Incluso he escuchado que algunos gobiernos Justicialistas hicieron el Parque y un montón de cosas más.

A nosotros también un gobierno justicialista en el 90 nos cerró las industrias, las fábricas, nos privatizaron todo, nos hicieron conocer el hambre y la miseria hasta el hueso, y para mí no existe más contaminación que esa. No hay contaminación más grande que el hambre y la miseria. (Aplausos.)

En aquel momento los ensenadenses nos pusimos de pie, nos secamos las lágrimas, muchos se sacaron la vida porque no resistieron lo que estaba pasando en Ensenada, en el polo industrial más importante que tiene la provincia de Buenos Aires. Y de lo cual quiero contarles que fue durísimo, fue muy duro para nosotros; sin embargo, en el 2003 nos arremangamos los ensenadenses y empezamos a transformar nuestra ciudad, y con creces la hemos transformado.

Quiero contarles que solamente en el polo industrial de Ensenada el 18 por ciento son trabajadores de Ensenada; el 82 por ciento son trabajadores de la región. Para que tengamos datos y para que se sumen a la estadística de lo que estaban diciendo anteriormente. Las empresas de Ensenada están invirtiendo como nunca antes se vio. Durante décadas se aplastaron, se cerraron. Hoy por ejemplo Petroquímica General Mosconi tiene un valor de la ampliación de la planta de 346 millones de dólares. La destilería una suma parecida, de más de 300 millones. Así la central termoeléctrica de más de 1.500 millones para abastecer toda la energía que falta en Ensenada, en la región y en el país.

También podemos decir las inversiones de Propulsora, para nosotros, o Siderar, como quieran decirle, también a donde va a radicar una nueva planta que va a generar mucho más trabajo, similar a las que decía anteriormente. Como también se va a licitar la ampliación del puerto de Ensenada. Lo que estaban hablando

anteriormente era el puerto del lado de Berisso. El lado de Berisso es el que hizo una ampliación, que va a ser un corredor portuario muy interesante, de más de 350 millones de dólares. De lo cual la ruta que ustedes mencionaban, para que entre por la 90, la verdad que va a venir espectacular para la gente de Berisso. (Aplausos.)

Para la gente de Berisso va a ser espectacular. Lo que quiero contarles es que sacando esa partecita del puerto del otro lado, los ensenadenses que producimos para el país, que tenemos a Zona Franca, a Astillero Río Santiago, que es el astillero más grande de Sudamérica, que realmente producimos la materia prima para toda la provincia de Buenos Aires y para el país, no vamos a tener ruta.

Quiero contarles que la 90 a nosotros no nos soluciona el problema. Me gustaría que también estudien una traza nueva, en caso que esta no se pueda hacer, como dicen ustedes, por donde nosotros vamos a entrar, porque realmente estamos haciendo nuestras rutas nuevas en Ensenada, como es el Camino Vergara, de cuatro manos, la ampliación de la Autopista Buenos Aires - Ensenada, porque nunca fue por La Plata, siempre recorrió 20 kilómetros por el lado de Ensenada, mal llamado el puerto La Plata porque es el puerto de Ensenada de Barragán, donde tiene una historia tremenda que otro día se las puedo contar.

Quiero decirles de nuestro desarrollo industrial, una de las ciudades que más ha crecido en la provincia de Buenos Aires, que se prepara para el desarrollo y la generación de miles y miles de puestos de trabajo. Cuando generemos todo lo que vamos a producir en nuestra localidad -avísenme cuando se me acaba el tiempo, por favor-, cuando generemos todo lo que vamos a producir, vamos a colapsar todos los barrios, no solamente de La Plata, de los alrededores, y vamos a colapsar esta autopista que pasa por el Parque Pereyra Iraola. Esta autopista que hoy está construida...

-Varios participantes hablan a la vez.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Secco.- Esta autopista que pasa por la reserva natural de Punta Lara, que es nuestra, esta autopista va a ser colapsada.

Por eso yo quiero que los grandes estudiadores, los que saben, si nosotros los intendentes, que acompañamos a la presidenta a esta licitación y a esta adjudicación, que hoy venimos a dar la cara, nos equivocamos con esta traza que nosotros acompañamos, quiero que sepan que va a ser muy duro si no tenemos un acceso hacia Ensenada.

Nos gusta que vengan a trabajar desde Berazategui, de Florencio Varela, de La Plata, de Berisso, de Magdalena, de Brandsen, de todas las ciudades linderas a nuestro distrito. A mí me parece que es importante que los argentinos tengan una alternativa que nosotros mismos hemos generado. Pero también quiero decirles que por algún lado tiene que pasar, y nosotros acompañamos esta traza porque pensamos que por algún lado tiene que pasar. Porque si no tenemos tres manos para sacar la producción de Ensenada, no vamos a poder abastecer sin ningún lugar a dudas a la provincia de Buenos Aires.

Quiero decirles que veo que algunos firman también y se suman a esta cruzada de los ecologistas, que dicen que no pase esta autopista por el costado del Parque Pereyra Iraola, porque realmente daña. Y la verdad que puede ser que tengan razón, pero hay algunos de firman a los que no los vi firmar cuando nos arrojan la basura hace 32 años en Ensenada. Hay muchos diputados y senadores que no los vi firmar. Ni siquiera me acompañaron en la cruzada para terminar con este relleno sanitario hace 32 años. (Aplausos.)

Es más, yo quiero decirles que por ahí nuestra estrategia de desarrollo no les puede gustar a los ecologistas. Nosotros pedíamos una nueva autopista, un tercer anillo, porque realmente nosotros no abastecemos a la Capital Federal. La Capital Federal se abastece por su propio puerto. Es más, colapsó también. Nosotros lo que producimos es para la provincia de Buenos Aires. Es clarísimo que nosotros necesitamos una ruta del Conurbano. El tercer anillo recorre unas cuantas ciudades del Conurbano. Y me parece espectacular que la gente del Conurbano, que somos parte del Conurbano, también tengamos una conexión, y que no tengamos que ir hacia Capital y después derivar hacia una de las ciudades hermanas del Conurbano.

Nosotros creemos que si eso nos pasa transitando con autos, que en horarios pico colapsan las autopistas, para nosotros es muy importante tener un tercer anillo que nos conecte con el resto de las ciudades. Por eso nosotros, los intendentes, que estuvimos acompañando a nuestra presidenta, como la vamos a seguir acompañando, vamos a ratificar nuestro voto del tercer anillo como está licitado. Muchísimas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Señor Daniel Alfredo Rodríguez Paz, del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata. Tiene diez minutos.

Sr. Rodríguez Paz.- Buenas tardes. Muchas gracias por dejarme participar. Yo soy Daniel Rodríguez Paz, presidente del Puerto La Plata.

Como se ha dicho acá, el puerto de La Plata está haciendo una obra gigantesca, está haciendo una terminal de contenedores en la cabecera de Berisso, que tiene una capacidad aproximada a la mitad del Puerto de Buenos Aires.

El doctor Szelagowski, el fiscal, acaba de aprobar que llamemos a licitación otra cabecera sobre Ensenada, también de 40 hectáreas y con una capacidad también similar a medio puerto de Buenos Aires. Esa aprobación ocurrió hace un mes.

¿Por qué el puerto de La Plata está haciendo esta inversión, que es pública y que es privada? Porque la verdad que una empresa instalada a tres cuadras del puerto de La Plata...

-Varios participantes hablan a la vez.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

-Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Participante.- Hay que respetar las opiniones de todos. Tranquilos, tranquilos.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Por favor, vamos a continuar. La Audiencia Pública no es deliberativa, por favor.

- Manifestaciones.

Sra. Participante.- Señor presidente: ¿podemos continuar?

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Estamos tratando de continuar.

- Manifestaciones.

Sr. Rodríguez Paz.- Yo creo que tenemos que seguir, porque después de todo, estamos discutiendo un tema de progreso. Hace mucho que no se

hacen asambleas públicas sobre temas de progreso. Ustedes piensen que estábamos discutiendo hace una década en qué bolsón iba la gente a buscar para los supermercados porque no tenía qué comer. Ahora estamos con un tema de progreso.

- Manifestaciones.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- ¡Silencio, por favor!

Sr. Rodríguez Paz.- Les decía entonces que el puerto de La Plata ha licitado una terminal de cuarenta hectáreas...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Perdón.

La Presidencia de la Audiencia Pública tiene las facultades para hacer sacar por la fuerza pública a quien produzca disturbios en la misma. (*Aplausos.*)

Les pido, por favor -somos todas personas que queremos llegar a un buen fin con esto-, que terminemos las discusiones individuales y que se respete a todo el mundo que ha hablado acá de la misma manera.

- Manifestaciones.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Por favor. Les pido silencio, por favor.

Continúa en el uso de la palabra el señor Rodríguez Paz.

Sr. Rodríguez Paz.- ¿Por qué se está haciendo esta inversión en el puerto de La Plata? Porque una empresa, instalada a tres cuadras del puerto de La Plata, hoy por hoy, si quiere importar un producto tiene que llevarlo a Buenos Aires. No tenemos una terminal donde podamos subir su mercadería a contenedores.

Los productos que importa la provincia de Buenos Aires, que representa el 38 por ciento en el PBI nacional, también lo importa por el puerto de Buenos Aires o Dock Sud, que es lo mismo.

Entonces, el puerto de La Plata, tradicionalmente postergado, que ha nacido como el puerto de la Capital cuando se federalizó la Ciudad de Buenos Aires y se creó la ciudad de La Plata, inmediatamente se creó un puerto para que este puerto sea por donde entran y salen las mercaderías de la provincia de Buenos Aires. Sin embargo, no lo hemos logrado en 120 años.

Esa mercadería, para que pueda entrar al Puerto de La Plata necesita un camino acuático, que sale 35 millones de dólares. Una cabecera sale 400 millones y se está haciendo. No es dentro de diez años, prospectiva de futuro. No es cuestión de tirar acá sapiencia profesional. Yo también soy *master* en administración pública, consultor *senior* del Banco Mundial. Esa no es la cuestión. La cuestión es que dentro de un año y medio tenemos los contenedores en el puerto, las empresas que pueden exportar o importar.

Y tenemos otra cabecera aprobada por el fiscal de Estado a licitar en la cabecera de Ensenada y necesitamos un camino acuático y lo estamos profundizando, y lo estamos llevando a 34 pies para que entren los grandes barcos y no se queden en Brasil y nos manden a nosotros los barquitos chiquitos, porque eso le sale mucho más al país. Hacen escala en los grandes puertos brasileños o en Montevideo, de productos que son nuestros, y los tienen que embarcar en embarcaciones más pequeñas para que puedan entrar en nuestros puertos. Pero también necesitamos una salida terrestre, ferroviaria y vial. (*Aplausos.*)

Como ustedes saben, el sistema ferroviario ha sido destruido en la década del 90 y cuesta mucho dinero recuperarlo. También conocen que el sistema vial está colapsado por todos lados, porque hoy

producimos 800 mil automóviles y porque el país viene creciendo a un 9 por ciento anual todos los años, y va a seguir creciendo.

Entonces, concretamente, el puerto de La Plata necesita una salida por Berisso, por la 9ª y por la Ruta 6; una salida por Ensenada que la comunique con el conurbano, y a su vez necesita la prolongación de la llamada autopista Buenos Aires-La Plata. Necesitamos esa salida y eso es irrenunciable.

Otro tema es que cada una de estas grandes obras tiene un impacto ambiental, como lo tiene la termoeléctrica de Ensenada, donde yo participé de una asamblea mucho más numerosa que ésta, y ellos tienen la termoeléctrica que les van a dar electricidad a quienes no son de Ensenada.

Ellos tienen el sistema de basura, como lo dijo el intendente, donde ustedes tiran la basura. Entonces, seamos un poco solidarios de lo que estamos hablando. Necesitamos tener el puerto de la provincia y ya lo tenemos. No es una cuestión de veinte años, va a empezar en un año y medio. Los camiones, como el agua, y el tráfico, como el agua, si no encuentran el canal se derramarán por todo el suburbano y va a ser un desastre. Esto ya está pasando en algunas calles de Ensenada porque no tenemos terminada la autopista Buenos Aires-La Plata, por lo menos hasta la 60.

Entonces, la Ruta 6 debe construirse; no es eso lo que se está discutiendo en este momento. Lo que se está discutiendo en este momento es por dónde está la salida de Ensenada y por dónde transita el último tramo de la autopista Presidente Perón. Será por acá o más allá. Lo único que tiene que ser es una traza racional entre los puntos, en cuanto a la distancia que une. No les tiren a los camioneros, en sesenta kilómetros, veinte o treinta kilómetros más, porque van a buscar una alternativa y va a ser peor. Esto no tiene ningún sentido.

Entonces, si hay costos particulares en un beneficio para millones de habitantes del Conurbano, para que todos los hijos de ustedes también tengan más trabajo, existen los mecanismos profesionales, científicos, políticos y legales para solucionarlos.

Ningún profesional de organismo de control de la provincia puede autorizar una nueva terminal en Ensenada -que es totalmente necesaria-, invertir en la profundidad del canal para que entren los grandes barcos y decirnos que la autopista de salida de esa mercadería no puede pasar por ningún lado. Eso no existe, porque eso es pura "sanata". Eso es engrupir a la gente.

Entonces, la verdad es que por algún lado nosotros tenemos que transitar: en la autopista Buenos Aires-La Plata, en poder vincularnos con el norte de la provincia sin pasar por la Capital Federal, en la salida de Berisso y en la salida de Ensenada. Eso es irreversible.

Entonces hay que buscar el menor costo posible. Para eso son estas asambleas y para eso están las autoridades y los profesionales. Pero no creamos que la autopista no debe hacerse. Primero pongámonos todos de acuerdo...

- Manifestaciones.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- ¡Silencio, por favor!

Sr. Rodríguez Paz.- La autopista para la salida de Ensenada se tiene que hacer. Luego se discutirá cuál es el camino. Nada más. Es lo único que tengo para decir. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Luis Alberto Blasetti, del Honorable Concejo Deliberante de Ensenada.

Sr. Blasetti.- Vengo en representación de los concejales de la Ciudad de Ensenada.

Los concejales de la Ciudad de Ensenada le decimos sí a la traza original de la Autopista Presidente Perón. (*Aplausos.*)

En carácter de concejales representantes del pueblo queremos resaltar como primera medida que nuestra opinión es de total acuerdo con el hecho de que esta autopista se lleve adelante. Y festejamos y valoramos este esfuerzo que hace el gobierno nacional encabezado por nuestra presidenta Cristina Fernández de Kirchner... (*Aplausos.*) por hacer esta obra tan importante para el área metropolitana del Conurbano Bonaerense. Por lo cual apoyamos fervientemente la realización de esta autopista y de toda la obra vial que se está realizando, que representa la mayor inversión de los últimos cuarenta años y la consideramos impostergable por su importancia estratégica completando el anillado de la tercera circunvalación de la región metropolitana, conectando de esta manera un área habitada por más de 6 millones de habitantes.

Esta obra en especial es de gran significación para nuestra región, ya que mejora el sistema de transporte y la comunicación, favorece el turismo, fomenta la dinámica regional para la interrelación entre la accesibilidad y las actividades económicas y redefine y redirecciona... (*Manifestaciones.*)

Yo escuché a todo el mundo desde hace cuatro horas. Por favor, pido respeto como yo respeté a todos. (*Aplausos.*)

Siendo para nuestro distrito de vital importancia en virtud de ser considerada la Ciudad de Ensenada como punto estratégico, segundo polo industrial de la provincia de Buenos Aires y sede de los asientos del Puerto La Plata, zona franca, Astillero Río Santiago, Central Termoeléctrica y empresas jerárquicas como Repsol YPF, Siderar, Copetro y otras. Con lo cual nos vemos como región sumamente beneficiados con este proyecto que hoy se analiza.

Al tratar de regionalizar la actividad de las industrias sobre todo de partidos del conurbano que vincula 14 distritos dentro del tercer cordón que va a permitir una salida rápida, una vía de comunicación moderna, siendo esta traza libre de peaje para todos aquellos que transiten sus nuevos 94 kilómetros, permitiendo así la comunicación con los dos extremos de todos los parques industriales que existen en este momento en la provincia de Buenos Aires, facilitando de esta manera el tránsito del transporte pesado y promoviendo a su vez la producción y el crecimiento, base sustentable del desarrollo económico de nuestro país.

Quiero destacar de esta forma la intención del Poder Ejecutivo nacional de continuar con la política de crear espacios con el fin de que la comunidad sea protagonista y ejercite todos los derechos que como tales les acuerda la Constitución Nacional. Por supuesto anhelamos poder ejecutar esta obra en sus cuatro tramos originariamente diseñada con una inversión cercana a 2.800 millones de pesos incluyendo en dicha obra el plan correspondiente de compensaciones en materia ambiental.

Como ya lo adelantáramos, se trata de una autopista de gran relevancia para todo el Conurbano Bonaerense potenciando en gran medida no sólo la producción de cada uno de los distritos sino la posibilidad de fomentar fuentes de trabajo, desarrollar crecimiento e interactuar con lo que es el camino al Mercosur.

Es por ello que para nosotros esta iniciativa tiene una importancia vital. Considerándola además una reparación histórica del perjuicio generado en la década del noventa que truncó la potencialidad industrial de la zona dejando en nuestra ciudad más de 12 mil desocupados (*Aplausos.*) y miles en la región, siendo tiempo atrás marginada y postergada por los intereses monopólicos del Norte

que evitaron la construcción del puente internacional Punta Lara-Colonia.

Hoy podemos decir que nuestra ciudad de Ensenada creció a pasos agigantados con obras de gran infraestructura tales como la ampliación del Puerto La Plata, cuya construcción de la terminal polivalente y de contenedores significó una inversión de mil millones de pesos, la obra realizada por el consorcio de gestión Puerto La Plata, por más de 60 millones de pesos, el plan de dragado, recuperación del patrimonio histórico, obra de reparación y crecimiento de escollera del canal acceso, vías navegables, la ampliación...*(Manifestaciones.)*

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Está hablando el presidente del Concejo Deliberante de Ensenada, por lo tanto tiene 10 minutos y le restan 2. *(Aplausos.)*

Sr. Blasetti.- La ampliación de Petroquímica General Mosconi, perteneciente a la empresa Repsol YPF, con una inversión de 1.400 millones de pesos, la construcción de la Central Termoeléctrica con una inversión de 1.800 millones de pesos, la reactivación de astilleros que por décadas estuvo postergadas y que próximamente construirá cuatro buques patrulleros oceánicos multipropósito para la Armada Argentina, como así también un notable crecimiento de nuestra zona franca siendo una gran opción en el comercio exterior.

Por ello, es necesario e imprescindible en nuestra ciudad contar con esta vía de acceso que mejore la circulación y el transporte de automóviles y camiones que en la actualidad atraviesan toda nuestra localidad para continuar el destino a la Ciudad de Buenos Aires problemática que hoy es eco de innumerables reclamos diarios de nuestros vecinos. Todo ello, en perjuicio del tránsito pesado.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. Blasetti.- Razón por la cual esta propuesta generadora ahorra en tiempo, costos y da mayor fluidez vehicular para todos los ciudadanos, representando de esta forma, la construcción de la Autopista Presidente Perón la llave del crecimiento del Sur y una herramienta de discusión próxima en cuanto a la concreción de un sueño tan anhelado y postergado para los ensenadenses como es la construcción del puente internacional Punta Lara-Colonia, dejándole la puerta abierta para continuar soñando con la obra que haga a la integración comercial, industrial, regional y turística entre ambos países.

Señor presidente: tendría mucho para decir pero el tiempo se me ha agotado. Le agradezco por estas palabras, es el sentir de todos los concejales de Ensenada, que nuestra ciudad fue postergada durante décadas y hoy tenemos esta llave que nos abre un futuro para nuestros hijos. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Para que quede constancia en el Acta, el señor Roberto Pollan, de Zona Franca, deja una nota por Secretaría.

Tiene la palabra el señor Héctor Tentoni, de Cámara de Comercio e Industria de Ensenada. Tiene 5 minutos.

Sr. Tentoni.- Buenas tardes. Vengo en representación de la Cámara de Comercio e Industria de Ensenada, donde nucleamos a más de 300 pequeñas, medianas y grandes empresas, en la cual, con el orgullo de ensenadense que llevo bien adentro, estoy militando desde hace más de veinte años.

Queremos expresar nuestro anhelo de cumplir con un sueño para Ensenada, la construcción de esta Autopista Presidente Perón. Siempre Ensenada fue postergada por hache o por be, por intereses vaya a saber

de quiénes, de gobiernos neoliberales que nunca apostaron por la gente pobre, siempre quisieron tener grandes monopolios y grandes reservaciones propias. Eso es lo que nosotros queremos hoy demostrar: que en Ensenada, la Cámara de Comercio es una institución que dice sí rotundo para la construcción de esta autopista, con el mayor de los respetos hacia las instituciones ambientales, las cuales he escuchado con mucho respeto y mucha observación.

Quiero decir con esto que Ensenada primordialmente necesita de esta autopista para continuar con su expansión, con su crecimiento. No solamente Ensenada sino que vamos a incluir a La Plata, y más allá que muchas instituciones platenses hoy no estén acá, porque siempre los platenses tuvieron esa forma de negarse y de tener siempre algún indicativo para no progresar, no me refiero a todos sino a algunas instituciones, nosotros estamos completamente seguros que ésta se va a realizar. Porque este gobierno que tenemos en este momento con la señora presidenta de la Nación está tratando de hacer obras en todo el país, no solamente en esta región sino en todo el país, tenemos que apoyarla y dedicarle nuestro mayor esfuerzo. Porque la región sur del Gran Buenos Aires, que siempre estuvo como aislada de la parte norte, donde la parte norte nos ha robado muchos emprendimientos, muchos proyectos que tenían que venir a Ensenada y por falta de conectividad no vinieron, eso es lo que nosotros no queremos dejar pasar esta oportunidad. No queremos más ser postergados, porque nos han quitado todos los ramales ferroviarios en las décadas anteriores, los gobiernos que también llamamos justicialistas, pero que nunca apoyaron nuestra parte.

Así que yo quiero con esto dejar expresado que tanto el comercio como la industria ensenadense vamos a apoyar y hacer todo lo indispensable para que esto se concrete y que tenga a su vez un final feliz, porque también tenemos, como dijo nuestro intendente, muchas cosas que hablar, porque la basura siempre fue para Ensenada, y ahora la basura la queremos sacar para otro lado. No es que queremos sacarla sino que queremos que nos comprendan y que sepan que nosotros estamos unidos para llevar adelante esta obra. Nada más. (Aplausos.)

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le sobró un minuto.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- El señor Fernando Verdaguer, director general de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires nos dejó una nota por Secretaría porque se tuvo que retirar.

El señor Daniel Omar Galeazzi.

Sr. Galeazzi.- Buenas tardes. La verdad que es la primera vez que tengo la oportunidad de participar de una Audiencia Pública. Realmente como ciudadano es una nueva experiencia y no me cabe duda que estoy viviendo en democracia.

Quiero expresar que yo soy representante de una empresa instalada en Ensenada, que se denomina Petroquímica General Mosconi, y que venimos a contarles lo siguiente.

Nuestra planta está ubicada, como decíamos, en esta localidad de Ensenada, y forma parte de un polo industrial creciente. Nuestra empresa se dedica a elaborar y comercializar polipropileno, que es una materia básica para la industria del plástico. Todo lo que usamos a diario en nuestra vida tiene en general polipropileno, polietileno, etcétera. Y también producimos materiales de avanzada para el sector de la industria automotriz. Todo es materia prima. Es una materia prima que se despacha en bolsas, granulado, que habrá otras industrias aguas abajo que producen partes.

En la empresa prestan servicio alrededor de 270 personas, entre personal propio y personal de empresas contratistas permanentes. Y en

nuestro caso, distinto a lo que comentaba el señor intendente, el 30 por ciento de nuestra población está radicado en nuestra comunidad y un 70 por ciento en otras regiones y en el Gran Buenos Aires.

La materia que nosotros utilizamos es gas licuado de petróleo, que se denomina LPG, que se transporta en el caso de la refinería a la cual estamos pegados por cañerías, pero el resto de la materia prima que recibimos es vía transporte terrestre por camiones tanque. Nuestra producción anual alcanza a 170 mil toneladas, y eso es lo que sacamos de nuestra zona durante todo el año. Para que tengan una idea, un camión transporta alrededor de 20 toneladas de producto. Esos productos van a industrias del plástico que están radicadas generalmente al norte de la Capital Federal o en otras provincias como Córdoba, San Luis, Mendoza, y otra parte de nuestra producción también se transporta por camión al Mercosur: Chile, Paraguay, Brasil y Uruguay, especialmente a Brasil.

Desde hace muchísimos años en nuestra región las empresas, la comunidad, las instituciones, los gobiernos municipales, venimos solicitando en todos los ámbitos que podemos participar poner en valor necesidades que tenemos en nuestra región, tal cual lo expresaran el intendente y la gente del puerto y de la Cámara de Comercio.

Actualmente disponemos, como se dijo, de un puerto que ingresa y egresa algunos productos, pero nosotros que estamos a cuatro kilómetros para poder llegar al puerto no podemos despachar nuestros productos por acá, por Ensenada, por el mal llamado puerto de La Plata; lo hacemos por el puerto de Buenos Aires, lo que va extra Mercosur, a Europa.

También se está construyendo, como se dijo, una nueva central termoeléctrica, porque falta energía en la región. Nosotros teníamos interés en traer industrias que trabajan con nuestro producto a nuestra región para que se instalen y bajen costos de traslado. No lo podemos hacer porque no tenemos energía eléctrica. Hoy hay un proyecto también en marcha.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. Galeazzi.- Parte de estos sueños han avanzado; otros, como decía el señor de la Cámara de Comercio e Industria, no los pudimos resolver. Lo que necesitamos es poder, como ustedes lo escucharon en todos los casos de la zona de Ensenada, tener accesos a nuestra región, para evitar que esos camiones de gas pasen por zonas urbanas, para que el transporte no tenga que pasar por Capital y perdamos mucho tiempo y podamos llevarlos por afuera de la Capital Federal.

Esto no solamente beneficiaría a las empresas sino a la comunidad. Todos los años en nuestra comunidad -yo soy de la comunidad de Ensenada, vivo en Ensenada- llegan en verano, entre enero y febrero, alrededor de un millón de personas a lo largo del período de verano a usar las instalaciones del balneario, con accesos que no son muy fáciles; tienen que dar toda una vuelta muy grande para llegar a Ensenada.

Por último quiero expresar -porque ya el tiempo se me está agotando- en nombre de nuestra empresa y de la Unión Industrial de la región del Gran La Plata -que me permito mencionarla porque me llamó el presidente, que estaba en una reunión de la Unión Industrial en Buenos Aires con la presencia de la presidenta de la Nación- la opinión que ayer salió también publicada en una solicitada del diario El Día, por la cual expresamos la necesidad de que esta autopista se concrete para poder desarrollar, generar más trabajo, etcétera, en nuestra región. Y lo que planteamos ahí es que la traza se resuelva rápidamente y si hay un proyecto original de esto pueda resolverse favorablemente para que podamos seguir avanzando en todo lo que se dijo anteriormente. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el Ricardo Cortelletti, de Siderar.

Sr. Cortelletti.- Buenas tardes. Como representante de Siderar quería expresar algunas ideas de apoyo a la traza de la autopista con ingreso al Puerto de la Ciudad de Ensenada. La empresa que represento cuenta con planes de expansión e inversión permanentes, lo que genera mayor generación de servicios y productos así como también semielaborados que se trasladan de una planta a otra.

Seis de las ocho unidades industriales y productivas que tiene Siderar se encuentran en la provincia de Buenos Aires, en la zona norte, las plantas de San Nicolás y Ramallo, en el Oeste, la planta de Haedo y Canning y aquí, en el Este, el complejo industrial de Florencio Varela y la planta de laminación en frío en la Ciudad de Ensenada.

Esta autopista facilitará la comunicación entre las mismas evitando la circulación de camiones por rutas que pasan por ciudades de la provincia de Buenos Aires y esencialmente también pasan por la Capital Federal.

El complejo sistema de transferencia, transporte y logística que tiene Siderar hace que se requiera de inversión e infraestructura para mejorar la eficiencia, calidad y efectividad en la producción y distribución de sus productos con atención focalizada en sus clientes y toda la cadena de valor.

Esta obra con el diseño establecido por Vialidad facilita esos aspectos como así también la seguridad del transporte en las rutas argentinas. El poder contar con una autopista de tres manos por cada carril e iluminada en su totalidad colabora a mejorar los índices de seguridad. También facilitará el acceso de empleados de nuestras plantas ya que mediante el uso de la autopista podrán contar con mayor facilidad en su traslado.

La autopista es una obra de infraestructura necesaria a nuestro entender para facilitar las comunicaciones, la logística y de esta forma es un acompañamiento al crecimiento de las inversiones públicas y privadas que en conjunto potencian el desarrollo de la región y la provincia. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Guillermo Celentano, de YPF.

Sr. Celentano.- Buenas tardes. A fin de poder aportar una opinión acerca de esta importante obra en la provincia de Buenos Aires resulta necesario remarcar cuál es la presencia de YPF en la región de los municipios de Ensenada, Berisso y La Plata.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Celentano.- En primer lugar YPF tiene en esta región el complejo industrial más importante del país que produce el 30 por ciento del combustible que abastece de las necesidades energéticas de la industria y del transporte. Es decir, la tercera parte del combustible que se produce para abastecer a la Argentina se realiza en esta zona ubicada en La Plata, Berisso y Ensenada. También se producen importantes productos petroquímicos que sirven para otras industrias como materia prima. Productos como el plástico, el caucho y los detergentes de uso cotidiano también surgen las materias primas del complejo industrial que tiene YPF en esta zona.

En este complejo industrial trabajan más de 5 mil personas sobre una extensión de 400 hectáreas, personas que lo mantienen funcionando 365 días del año, 24 horas al día.

Teniendo en cuenta la demanda creciente del combustible y el desarrollo del país, YPF ya tiene en marcha en esta zona inversiones para aumentar la capacidad y calidad de producción de combustibles llevándolos a estándares ambientales de los últimos que exige la legislación del orden de 700 millones de dólares que ya se están construyendo.

Asimismo hay inversiones comprometidas para el futuro cercano de 300 millones de dólares. Ello conforma en total un escenario de mil millones de dólares que van a ser en los próximos tres años fuente de empleo para 2 mil personas que adicionalmente van a trabajar en estas obras.

Entre las 2 mil personas de las obras más los 5 mil que tenemos manteniendo en funcionamiento a la planta, constituye un escenario de 7 mil personas que diariamente van a transitar nuestra planta, 20 por ciento proveniente de Berisso, 20 por ciento de Ensenada y el resto proveniente del resto del Conurbano Bonaerense, muchos también del Gran La Plata.

Si uno ve todo este escenario: inversiones, necesidades de mano de obra, necesidad de distribuir la producción de combustible y materia prima que se realiza en esta zona al resto del Conurbano Bonaerense, es indudable la necesidad de contar con una infraestructura vial que permita que todo esto se produzca en forma fluida y ordenada.

Por lo tanto, teniendo en cuenta estas expectativas de crecimiento económico resulta necesario atender todos estos desplazamientos para que se hagan en forma segura y ordenada, evitar atascos diarios en las autopistas, evitar pasar por los centros urbanos y prever un tránsito seguro; creo que constituyen anhelos de todos nosotros y por ello debemos contar con la autopista.

Por todo lo expuesto entendemos que esta Autopista Presidente Perón conectará importantes zonas del conurbano y a su vez facilitará el desplazamiento de todos los productos y personas en esta región.

Para cumplir con esta importante función entendemos que se debe...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. Celentano.-...apelar a un diseño y a una traza que responda a esta necesidad asegurando recorridos más directos y teniendo en cuenta la necesidad de minimizar el impacto social y el impacto ambiental que se pueda producir, dando cumplimiento a la legislación y a la normativa vigentes, las que sin lugar a dudas buscan equilibrar las necesidades de los particulares con el bien común en un marco que asegure un tratamiento justo y mejores condiciones para el conjunto de la comunidad. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Tiene la palabra el señor Marcelo Janorsei.

Sr. Jaworski.- Una pequeña aclaración, mi nombre es Marcelo Jaworski -es parecido.

Somos una empresa de Ensenada -soy un ciudadano más de Ensenada; estamos acá para participar de este encuentro y realmente agradecemos la posibilidad.

Estamos en Ensenada desde el año '83. Básicamente, un pequeño *racconto* de lo que hacemos: producimos carbón calcinado de petróleo, que tiene mucha influencia, aunque no lo crean, porque con esto se hace aluminio.

Copetro abastece la totalidad de las necesidades el productor de aluminio de Argentina que es Aluar; con eso se hacen autos, con eso se hacen casas, con eso se hace todos los días el *packaging* para el

comestible que consumimos. Así que tenemos un gran impacto en la economía nacional e internacional.

Desde el primer día de existencia de nuestra empresa y durante estos 27 años de operación apostamos al desarrollo sustentable industrial de la región. Ensenada, municipio donde está localizada nuestra planta, tiene un fuerte compromiso con este desarrollo industrial sustentable y ha iniciado un camino, que es el de impulsar el progreso a través de la creación de una industria local fuerte, que genere fuentes genuinas de trabajo, propicie el crecimiento económico y con éste oportunidades de desarrollo para toda la comunidad de la región, La Plata, Berisso, Ensenada y alrededores.

Este proyecto se está consolidando para convertirse en uno de los sectores más sólidos de la economía regional, con a su vez importante impacto en la economía nacional.

Desde siempre apoyamos el desarrollo económico y el fortalecimiento del polo industrial de Ensenada, porque creemos en el desarrollo industrial de nuestro país. Este desarrollo requiere de infraestructura -a modo de ejemplo, puertos y caminos- que conecten a los principales actores de nuestra economía de un punto a otro del país, e incluso también con el exterior, generando en definitiva beneficios comerciales, económicos y sociales para toda la Nación.

En ese sentido, y en lo que a nosotros concierne, debemos seguir trabajando arduamente para no solamente conservar las fuentes de trabajo que dignifican a cientos de habitantes de la región sino también mantener los niveles de producción, la calidad de nuestros productos, la excelencia en cada una de las tareas que nos incumben e invertir permanentemente en tecnología para que nuestro sector se fortalezca aun más, generando valor a la economía nacional. Ese es nuestro compromiso.

La construcción de esta nueva autopista está direccionada en el mismo sentido que el proyecto a que hemos adherido las empresas del polo industrial, fundado conceptualmente en la inversión, el desarrollo y el progreso. No sólo se trata de una nueva vía de comunicación sino que implica nuevas posibilidades de conexión entre las principales poblaciones del Conurbano. Representa mejor y mayor movilidad para los trabajadores que se trasladan de una ciudad a otra, ampliando también la oferta laboral, tanto para nuestra región como para los habitantes de otras ciudades que pretendan o deseen trabajar en nuestra ciudad. Esto sin lugar a dudas también impulsa el crecimiento de nuestro país y de nuestra economía, porque significa más trabajo para todos.

También nos place enfatizar que el aumento de la infraestructura vial y la mejor transitabilidad de nuestros caminos implican a su vez menor tiempo de traslado del trabajo a nuestras casas y mayor tiempo de disfrute con nuestras familias.

Si recorremos un poco la historia observaremos que en el siglo XIX la llegada del ferrocarril a estas tierras produjo un gran impacto, tanto en la cultura como en la economía. En aquel entonces el tendido de las líneas ferroviarias generó una vasta red comercial, conectando las principales ciudades productivas del interior del país con Buenos Aires, en aquellos tiempos principal puerto de exportación. Como ejemplo, en 1891 el Ferrocarril Pacífico, que explotó las líneas de Bahía Blanca, fue también la empresa que más contribuyó a la ciudad, ya que por intermedio de varias compañías subsidiarias dotó a la ciudad de agua corriente, luz eléctrica, gas y tranvías, un impacto masivo en términos sociales.

Como tantos otros ejemplos que podríamos citar, el ferrocarril ocupó el espacio, integró el territorio, facilitó el poblamiento, el desarrollo de las actividades regionales y locales. Todo se movió a su ritmo. Fue un factor vital de humanización y valorización de los espacios agrarios.

El ferrocarril contribuyó también a radicar familias en el espacio rural, fertilizar tierras, modernizar métodos de cultivo, introducir nuevas especies vegetales, buscar nuevas salidas portuarias y nuevas perspectivas de explotación.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le queda un minuto de alocución.

Sr. Jaworski.- Ya termino.

Seguramente contó con resistencias por temor a lo incierto. Pero es indiscutible el hecho histórico que la llegada del ferrocarril trajo consigo desarrollo y progreso para todos.

Hoy el desafío que significa el progreso nos invita a seguir aportando a nuevas inversiones que den sustentabilidad al crecimiento económico, tan apreciado por todos los argentinos.

En tal sentido creemos que la traza más directa para este tramo de autopista parece ser la respuesta más beneficiosa para esta propuesta y es la que apoyamos, sin dejar de aclarar que está en manos de las autoridades la administración de los impactos ambientales y sociales que ésta pueda causar y que deben ser satisfechos en el marco de la legislación vigente.

Muchas gracias por darnos esta posibilidad, libertad y respeto.
(Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gracias.

Sr. Secretario (Sedda).- Por favor, pase por Secretaría para corregir su apellido.

A continuación el ingeniero Néstor Marinelli, del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires.

Sr. Participante.- Señor Presidente: ¿se puede pedir que por Secretaría cuando mencionan los nombres también digan el número, así vamos viendo cuándo nos toca?

Sr. Secretario (Sedda).- Cómo no, perfecto. El señor Marinelli es el número 50, de acuerdo al corrimiento.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Perdón, los números están modificados por los cambios. Les vamos a dar el número del orden del día, porque ha habido varios cambios, ya que se han intercambiado. Todo el mundo tiene el orden del día.

Sr. Secretario (Sedda).- No estando presente el ingeniero Marinelli, invitamos al ingeniero Rodolfo José Rocca, también por el Centro Argentino de Ingenieros, que es el número 50 del orden del día.

Sr. Rocca.- Buenas tardes. Gracias por la invitación. También quiero hacer una corrección: yo no pertenezco al Centro Argentino de Ingenieros sino al Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, con residencia en La Plata.

El Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires con sede en La Plata en principio es una organización de bien público y reúne profesionales de la ingeniería, agrimensura, arquitectura y técnicos de la construcción. Tiene más de 80 años de existencia en la ciudad de La Plata. Y además tiene un Instituto de Transporte que se dedica a estudiar temas que hacen a la conectividad vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

Reunidos en comisión emitimos un documento, hace aproximadamente dos o tres meses, que hicimos llegar a las máximas autoridades con competencia en esta cuestión: al titular de la OPDS, al ministro de Asuntos Agrarios, al fiscal de Estado, al intendente Bruera, al

defensor del pueblo, expresando nuestra posición referida a la implantación de la traza de la Autopista Presidente Perón, de modo de garantizar un mínimo recorrido para los habitantes de Ensenada, La Plata y Berisso, de modo de generar el tercer anillo de circunvalación histórico. Este anillo deviene de una traza inicial que programó el CEAMSE en el año 70 aproximadamente y que en todos los manuales de planeamiento territorial se marcan en la traza la variante alternativa 1, que es la que se presenta en este momento. Es decir que no es una traza innovadora, es una traza histórica, que tiene esta antigüedad que les marcaba.

Además de eso, esta implantación genera para la primera capital, la capital de la provincia de Buenos Aires, La Plata, también una circunvalación que se integraría con lo que es esta traza, la Autopista La Plata-Buenos Aires, la calle 90 y la Ruta 2 con la Ruta 36, generando una circunvalación de tránsito pesado jerarquizada, y que dé seguridad al transporte de mercaderías, a las cargas pesadas que han referido todos los integrantes del polo industrial de Ensenada, que si no es el primero debe ser el segundo en importancia de nuestro país, y que no tiene resuelta en el Partido de La Plata una red concreta de tránsito pesado. Esa es una falencia histórica que tiene la región, es una necesidad imperiosa de definir cuál es nuestra red de tránsito pesado.

Hoy mercaderías de tipo peligroso se transportan por zonas urbanas, obviamente con el consiguiente peligro o la potencialidad de peligro que de esto deriva.

Refiriéndome a la documentación que nosotros habíamos presentado, también se la hicimos llegar al señor presidente de Vialidad, el ingeniero Nelson Periotti, y quisiéramos que en este momento se acompañe nuestro documento en el expediente de esta Audiencia Pública. Acá les dejo una copia. Este documento lo realizamos con profesionales especialistas en el tránsito, básicamente docentes de la Universidad Nacional de La Plata y Universidad Tecnológica Nacional que dictan la materia Caminos o Transporte y las especialidades ambientales, que también tienen implantación de la Universidad Nacional de La Plata.

En esto destacamos las ventajas de esta implantación, destacando también que de constituir este anillo...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. Rocca.- ...para las cargas pesadas, con la conectividad que tiene que tener, finalmente tal vez es el anillo del cordón con mayores desigualdades que tiene nuestro país, en donde alternan *countries* con villas de emergencia.

Todo este anillo finalmente se va a realizar en un tránsito libre, sin peaje y que planteándose la otra alternativa, es decir, tomar la ruta existente 2 ingresaríamos en una ruta que hoy está concesionada, que de alguna forma vamos a favorecer a la empresa que tiene esta concesión porque le vamos a añadir un tránsito que hoy derivaría en esta traza y estaríamos justamente sobrecargando al tránsito de los que menos tienen, que finalmente son los que constituyen las villas de emergencia y cuando en ocasión de la temporada estival planean sus vacaciones en el balneario de Punta Lara.

El balneario de Punta Lara tiene un millón de turistas para pasar su recreación en forma humilde y tienen esta vía de tránsito libre, sin peaje, sin condicionamientos y una mejor conectividad en cuanto a tiempo y a distancia para conectarlos a balneario popular más grande de la Argentina. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Arcángel José Curto, con el número 51, de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, que tiene 10 minutos.

Sr. Curto.- Buenas tardes. Como responsable de Vialidad en la provincia de Buenos Aires quería hacer algunas reflexiones, a los usuarios ya sea tránsito liviano o tránsito pesado.

Nosotros comúnmente para salir de la ciudad de La Plata, nuestro asiento de trabajo, tenemos que concurrir sí o sí a la Autopista La Plata-Buenos Aires, cruzar Capital y así salir a recorrer lo que es el norte o noreste de la provincia de Buenos Aires. Es decir que estamos haciendo lo que criticamos durante años de que todas las grandes rutas nacionales son de un sistema radial, es decir, concurrentes a un solo punto y no tenemos ninguna de tipo circular que una las distintas rutas nacionales importantes, ya sea en capacidad y en seguridad como ha pasado con las grandes autopistas de acceso a la Ciudad de Buenos Aires.

¿Qué voy a analizar también desde el punto de vista de la Ciudad de Buenos Aires? La capital de la provincia, ciudad de La Plata, tiene 14 millones de habitantes que dependen en cuanto al trámite administrativo burocrático de lo que es la ciudad de La Plata, ministerios, trámites en lo que sea desde salud hasta un simple trámite de aprobación de un plano; los que vienen desde el Norte o los que vienen desde el Oeste tienen que concurrir primero como pasa con los aviones, que van primero a Aeroparque -ahora no porque está cerrado- y después vamos al resto de las provincias.

Criticamos ciudad de La Plata como han dicho algunos de los que me han antecedido en el uso de la palabra, que hoy no están incluidos en lo que es el gran Buenos Aires la ciudad de La Plata, Berisso ni Ensenada. Yo, desde mi posición, como autoridad de Vialidad de la provincia digo que, un nuevo anillo a lo que es el cordón urbano que circunda la capital de la Ciudad de Buenos Aires que une catorce partidos, donde hay beneficiados directos más de 4 millones de personas que por algunos motivos tienen que hacer algún trámite y no moverse hacia la ciudad de La Plata, estoy totalmente convencido de que va a girar 180 grados lo que es el gran Buenos Aires, va a mirar hacia otro lado, no va a mirar hacia la ciudad de Buenos Aires. Y con la seguridad de que años después no digamos lo que nos pasó con el Camino General Belgrano: "Qué lástima que en aquel momento no se hizo la doble mano". Hoy nos quejamos de eso.

Entonces, pienso y lo digo a opinión personal -me bajo si quieren de funcionario- que sería poco necio poner sobre la mesa y quedarme nada más con la necesidad o con el interés de pocos sobre el interés de la mayoría de la gente.

Voy a analizar la ciudad de La Plata para los que conocen la ciudad de La Plata. Hoy salimos en los diarios cada vez que hay un accidente, pero ¿cómo no van a pasar accidentes si tenemos el ingreso a la ciudad de La Plata para concurrir a Berisso y Ensenada por la 44 o 520, en donde hay semáforos, lomas de burro, escuelas con miles de chicos en doble horario que están sobre la avenida con tránsito pesado. También el que conoce el tema sabe que está el problema del metano, que tuvimos problemas hasta de traerlo por tren, entra por camión desde el oeste de la ciudad de La Plata y cruza todo por la Calle 32 o 520.

¿Por qué no darles alternativas al tránsito pesado? ¿Por qué provincia de Buenos Aires? Reitero, porque lo digo desde el punto de vista técnico como vial, tengo algunos años en Vialidad y por eso me tomo esa atribución de decirlo.

¿Por qué coincido y comparto que el eje de la traza del tramo IV sea la Calle 403? Se los voy a explicar. Para mí, es el tramo más corto para unir dos puntos, llegar al punto de la Autopista La Plata-Buenos Aires para descargar lo que es la mayoría -como dijeron hoy 40 por ciento- del tránsito pesado, que es el mayor problema que tenemos

en las rutas argentinas. Pero problema, gracias a Dios, ¿por qué? Porque aumentó la producción, si no, no tendríamos este problema.

Segundo, ¿por qué no comparto la variante de la 2 y la 36? Si lo hablo técnicamente, primero, por la mayor longitud, segundo estoy cambiando un carril más en cada mano por dos carriles que tengo en la autopista. ¿Por qué? Porque nosotros los ingenieros, manejando números por los 7.400 vehículos que agregamos me da que con tres trochas me alcanza. Y sin embargo con 7.400 en la autopista voy a hacer dos más dos, gano una mano más de cada lado. Estoy hablando técnicamente.

¿Por qué no comparto la 6 con la 90? Es otra solución... (Manifestaciones.)

Le contesto, las grandes ciudades del mundo hacen continuamente anillos a medida que van creciendo, y son los anillos que contienen al ser humano, le dan seguridad. Si no hay infraestructura, para mí, el nivel social es más difícil de que crezca y la inclusión social se hace más difícil porque si no tenemos infraestructura los elementos indirectamente nos cuestan más. Porque en algún momento o en algún lugar de la cadena nosotros vamos a tener ese delta de distancia, ese delta de peaje, ese delta de tiempo o ese delta de desgaste de vehículo que vamos a tener que pagar.

Por eso yo, como provincia de Buenos Aires, Dirección de Vialidad de provincia de Buenos Aires, comparto que el eje de la autopista, tramo IV, sea la 403. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra Federico Bordelois, Director de Impacto Ambiental del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, tiene 10 minutos y es el número 52.

Sr. Bordelois.- Buenas tardes a todos. Primero quiero agradecer y también felicitar a Vialidad Nacional por la organización de esta Audiencia y por la posibilidad de generar este evento de participación y de discusión.

Como representante del OPDS no vengo a tomar parte, tampoco vengo a emitir una opinión del proyecto ni de las trazas alternativas.

Nosotros tenemos una intervención muy específica en este proyecto que tiene que ver con la aplicación de una ley provincial, que es la 11.723, que establece que todos los proyectos que puedan generar algún efecto negativo en el territorio de la provincia tienen que someterse a una evaluación de impacto ambiental.

Esta Audiencia Pública forma parte de ese proceso, que también está integrado por los estudios de impacto ambiental y por diferentes estudios de tipo técnico. Así que nuestra participación casi diría que comienza ahora. Nosotros todavía no estamos evaluando el estudio de impacto ambiental, más allá de que tenemos conocimiento de las alternativas de traza. Me parecen muy valorables todas las opiniones que se escuchan. Acá se está viendo que la opinión generalizada es que la obra aporta desarrollo y genera progreso, y cada uno obviamente tendrá una visión particular. Lo que se busca es escuchar las opiniones de todos y las conclusiones que surjan de esta audiencia van a ser útiles para nosotros al momento de evaluar el impacto ambiental, que es el aspecto sobre el cual intervenimos.

Así que no quiero quitarles tiempo a los que realmente tienen algún interés particular en esto para que puedan llegar a emitir su opinión. Simplemente quiero transmitirles que el organismo va a asumir la responsabilidad que le cabe en este proyecto y ofrecer a todos los interesados, como ha pasado con la intervención que tuvimos en los tres tramos previos de este proyecto, las oficinas del organismo, la información que tenemos disponible y vamos a recibir y tratar cualquier tipo de opinión de los que estén involucrados en el proyecto. Nada más y muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gracias.

Con el número 53, Marta Marengo de Tapia. La arquitecta Marengo de Tapia es la presidenta honoraria del Centro Argentino de Arquitectos Paisajísticos.

Sra. Marengo de Tapia.- Buenas tardes a todos. Yo vengo como presidenta honoraria del Centro Argentino de Arquitectos Paisajistas para emitir mi opinión sobre el trazado de la continuación de la Ruta del Buen Ayre.

Desde temprano he oído opiniones diversas. Últimamente, lógicamente, los más interesados y técnicos a favor del proyecto y sobre todo de la alternativa 1. Más temprano, sin embargo, he oído opiniones que prácticamente negaban el progreso del país, que estaban en contra del progreso y de las consecuencias que trae. Sin embargo, nosotros no podemos negar ese progreso, si no, nosotros que somos todos o la mayoría descendientes de inmigrantes, no hubiéramos venido a este país, porque era un país que iba a progresar, que iba a crecer y que nos iba a dar cada vez mayores posibilidades de vida.

Es por eso entonces que hemos analizado las propuestas en conjunto, y creo que la alternativa 1 de la ruta es la mejor de todas, porque aunque reduce en un ancho de 35 metros uno de los bordes de la Reserva de Biósfera, son sólo 35 metros de algo que es artificial. Tenemos que pensar en lo que era cuando llegaron los conquistadores o cuando llegaron los que fueron desarrollando el país: eran pajonales, no existían árboles, salvo unos cuantos talas a lo largo del río y algunos ombúes perdidos en el medio de la pampa.

Entonces, tenemos que pensar...

-Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Silencio, por favor.

Sra. Marengo de Tapia.- Tenemos que pensar, por ejemplo, en lo que hizo Sarmiento. Sarmiento, tal vez uno de los presidentes más progresistas que tuvo la República Argentina, ¿qué fue lo que hizo? Sarmiento en el año 1858 importó las primeras semillas de eucalipto, y esas semillas de eucalipto las repartió entre los que estaban ocupando la pampa. Por ejemplo, le donó una cantidad de semillas a don Simón Pereyra, que estaba formando su estancia. A raíz de esas semillas se crearon los grandes bosques, los grandes viveros y luego se fueron diseminando montes a lo largo de la pampa.

Sarmiento decía: "Las pampas argentinas son un pedazo de tierra a medio hacer" y dijo "seré el árbol de Buenos Aires, el marido de la pampa, que vivió viuda y solitaria hasta ahora". Es decir, un pensamiento genial.

Todo eso se fue modificando. La Reserva de Biósfera se fue modificando, luego se agregaron nuevas especies, se expandieron también especies exóticas o especies naturales que se fueron desarrollando al ir cambiando el medio ecológico. Pero es artificial. Si sacamos una porción de tierra a esa reserva, pero se compensa por otro lado y se aumenta, a lo mejor, la masa forestal, podemos tener provecho y no negar el progreso. No puede ser que a esta altura nosotros lo neguemos. Necesitamos rutas para comunicarnos, para comunicarnos socialmente, económicamente. Es imposible negarlo. Lo que tenemos que hacer es cuidarlo, vigilarlo, exigir que se cumpla, si se van a adjudicar tierras para compensación, exigir y vigilar que esas tierras se foresten. Ese es el papel que tenemos que tener.

Nada más. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias.

Ana Inés Bajcura, del Centro Argentino de Arquitectos Paisajísticos. Número 54.

Sra. Bajcura.- Buenas tardes a todos. En este caso no vengo a hablar en nombre del Centro Argentino de Arquitectos Paisajistas, del que soy presidenta; simplemente vengo a dar mi opinión y el concepto de lo que pienso de qué es lo que se puede hacer en el caso de que venga el progreso, y que tenemos que diseñar una autopista o una ruta y cómo la podemos acompañar.

Tal vez es fácil decir que no, tal vez es difícil decir que no, pero también qué podemos hacer cuando está el progreso pero además que nos beneficie. Yo considero que tenemos que exigir, como dijo Marta Marengo, que eso se haga, que se foreste. Las cosas tienen su remediación, que en el caso de la Reserva de Biósfera se pueda tratar. Si nosotros miramos -acá hay una serie de diapositivas que voy a pasar rápidamente- lo que era el Parque Pereyra Iraola originalmente: era la pampa; la familia que se comprometió a desarrollarlo, con el proyecto neofrancés que hubo en su momento; y hoy por hoy lo que tenemos de la foresta en su lugar paisajístico más relevante. Pero también tenemos áreas de quintas que se están trabajando el día de hoy.

¿Qué ocurre con lo que tenemos actualmente? Nosotros tenemos arriba una imagen de Google, en este caso no está ampliada, pero se observa que en el sector donde está la Ruta 403...

Varios participantes.- ¡La calle!

Sra. Bajcura.- La calle, perdón, sí, disculpen. Actualmente es la calle donde iría la posibilidad de la traza. En ese sector sería la parte de atrás de lo que sería originalmente el Parque Pereyra o el campo, y actualmente tiene grupos de árboles y a continuación de eso es pastizal. Hay equipos, hay grupos acá, en los planos que vemos tenemos diferentes grupos de usos de utilización de cómo está partido y cómo está armado y cómo funciona biológicamente y antrópicamente, con la combinación del hombre. También se ve en la imagen de Google que hay sectores arados dentro de la Reserva de Biósfera.

Lo que tenemos que hacer es controlar, verificar, armar y enriquecer esto. Yo propongo sumar, propongo mejorar y decir "bueno, si tenemos que hacer la ruta, pues que agreguemos más superficie a lo que sea de nuestro cuidado, al diseño". Este es el sector de la calle, donde se observan los diferentes límites, lo que vamos teniendo, los usos. Y lo que proponemos es unir la historia, el uso actual y que eso se transforme en un Master Plan.

Tenemos el Parque Pereyra más toda la Reserva de Biósfera, tenemos un sector de quintas, de casas lindero. Transformemos esto en la posibilidad, y está, es un compromiso. Yo no digo que sea fácil hacerlo, es un corredor verde, tener armado un parque, una vía y además busquemos lugares en donde se pueda tener, donde nosotros tenemos sectores de préstamo para poder parquear y poder tener en uso todos. Usémoslo, por supuesto que requiere compromiso y decir "yo elijo esta tierra, voy a ver esto, qué puedo hacer, cómo lo podemos mejorar, qué usos podemos tener entre todos", sumemos a eso y adhiramos, pero desde un lugar que además quede bien, que se utilice nativas, que se utilicen las exóticas, que se utilicen lo que tenemos nosotros, lo que cada uno trajo de nuestros ancestros hasta lo que tenemos hoy.

Pueden ser imágenes o croquis de lo que puede ser una vía, podemos tener lo verde, busquemos dentro de las nativas, las que pueden traer algunos pájaros, algunos animales; yo no digo que va a ser todo lo mismo que antes, no; tampoco es lo mismo que nuestros abuelos. Pero sí generemos un compromiso desde ahora y hacia delante para lo que nos queda, para nuestra siguiente generación, pero podemos

tener una reserva verde de otra manera, diferente: la nuestra, la propia. Es el momento de empezar, tenemos todo por hacer, empezemos nosotros. Tenemos toda la posibilidad y el compromiso de hacerlo.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Le queda un minuto de alocución arquitecta.

Sra. Bajcura.- Gracias. Acá tenemos ejemplos de lo que puede ser la vista de una ruta o autopista con especies autóctonas. Cantidades de especies podemos enriquecer con un mínimo de 4 mil a 5 mil árboles en esa cantidad de kilómetros. Podemos tener: plantas en el cantero central y a su vez reemplazar, tener y exigir un manejo de los sectores aledaños para que mejoren para beneficio de todos. No nos derrotamos en eso, utilicemos a favor para que podamos tener un mejor verde, una mejor vida además de progreso -las dos cosas. Considero que eso es sinergia, no lo uno o lo otro, propongo las dos cosas. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el licenciado Miguel Ángel Salvia, con el número 55, que es el representante de la Asociación Argentina de Carreteras.

Sr. Salvia.- Buenas tardes. Yo vengo en representación de la Asociación Argentina de Carreteras, entidad civil con 58 años de existencia, que ha pugnado desde su origen por más y mejores caminos. Hoy hemos hablado justamente de más y mejores caminos. En ese sentido por razones ambientales, sociales y económicas, nosotros apoyamos la conclusión de la Autopista Presidente Perón por la alternativa 1 o 2 con las variantes y con las alternativas que se puedan incorporar a partir de esta Audiencia y con diferentes aspectos técnicos que puedan plantearlos.

Yo he escuchado acá que de alguna manera hemos discutido toda esta tarde desde el punto de vista de los 22 kilómetros del tramo IV. En realidad esta ruta es mucho más que esto.

Lamentablemente acá no hay originarios jujeños, productores jujeños, trabajadores jujeños que están afectados por un diseño cortado en el pase del norte al sur de nuestras rutas, no hay productores cordobeses que pudieran hablar y que pudieran defender, no hay tampoco productores y trabajadores que tienen que trabajar con niveles no sustentables el desarrollo de la tierra porque no tienen rentabilidad. Y no tienen rentabilidad porque no tienen un sistema de transporte, le aumentan el sobre costo y les hace perder esa rentabilidad. No tienen tampoco sustentabilidad porque hay un sistema de transporte absurdo que para el cruce por la Ciudad de Buenos Aires y por el área metropolitana tarda casi la mitad del tiempo que un viaje en camión de Tucumán a Buenos Aires. Ese costo les impide en algunos casos la explotación, en algunos casos, el trabajo y en otros casos, la rentabilidad.

Me parece que hay que analizar realmente que esto es parte de un corredor necesario, que va a unificar lo que es el Puerto de La Plata y la zona de la provincia de Buenos Aires Sur con toda la mercadería que viene del norte del país y no es un tema menor; no se ha considerado todavía. Me parece que nos hemos quedado en los 22 kilómetros que estamos discutiendo acá.

También es la visión regional; por suerte la gente de Ensenada trajo una visión regional, pero también hay mucho más. Esta autopista pasa por 14 partidos y se han planteado -y yo participé también de la Audiencia anterior- efectos positivos y negativos del pase por los 14 partidos y también, por supuesto, del pase por los partidos que atraviesa este tramo IV.

Entonces, desde ese punto de vista obviamente ¿cuál es el daño ambiental? ¿Vamos a analizar el daño ambiental que se produce sólo en 22 kilómetros o el daño ambiental que producen hoy 25 mil camiones que por no tener esta ruta pasan por el centro de la Ciudad de Buenos Aires? ¿O nos importa nada más que el daño ambiental que se produce en estos 22 kilómetros? La verdad que nos importa el daño ambiental que se produce en todo el país, porque eso nos afecta a todos los argentinos y a la vida de todos los argentinos.

Desde ese punto de vista, claramente hay un daño ambiental mucho mayor que el daño ambiental que cualquier obra vial genera, y esta autopista también va a generar, siempre y cuando podamos manejar la mitigación, obviamente.

Creo que desde ese punto de vista me parece importante analizar que esto es un problema. Lamentablemente acá no hay voces de los que tiene que pagar un sobrecosto adicional altísimo por transportar por la Ciudad de Buenos Aires y no pueden tener su mercadería.

Me gustaría que hubiese originarios de Jujuy y Salta planteando esto también con los originarios que están en esta zona. Me gustaría que hubiera productores también planteando lo que padecen hoy cuando pagan un sobrecosto en este tema.

También me gustaría escuchar -que lo escuché- a los de Merlo, La Matanza y demás, los problemas que tienen cuando tienen que venir a la ciudad de La Plata tanto a hacer trámites, o sus industrias, pymes y demás para acercar mercadería.

Por otra parte, tenemos un gran emprendimiento que es el Puerto de La Plata, ya lo escuchábamos yo no lo voy a repetir, es un emprendimiento que está pensando mover un millón de *containers* por año; obviamente una magnitud importantísima que va a generar un desarrollo que van a disfrutar absolutamente los que están en la zona.

Por supuesto que pagamos el precio, cualquier obra vial tiene un precio a pagar, que es el precio que genera algunos daños. La virtud es que esa obra vial esté planeada y que genere también algunas mitigaciones que recién la arquitecta Bajcura lo planteaba con bastante fuerza, de que hay muchas razones para solucionarlo.

Por esa razón, nosotros planteamos que estamos de acuerdo con el diseño y con la propuesta de la autopista como estaba planteada.

Ahora bien, si como se ha escuchado aparecen cuestiones legales que impiden y eternizan la concreción de la autopista nosotros creemos que tiene que pasar sobre la 403. Lamentablemente habrá que expropiar una serie de zonas y de alguna manera trabajar con la autopista por esa zona, porque no es cierto que la 403 sea el inicio de la zona de amortiguación. De la 403 para el lado de La Plata, la Municipalidad de La Plata ha aprobado loteos de 10 por 30, de 10 por 40 y de 10 por 50. No hay zona de amortiguación (*Manifestaciones.*) que tenga 10 por 30. (*Manifestaciones.*)

De 10 por 30 hay una gran cantidad de lotes, tomen cualquier foto aérea y lo van a ver. Pero no importa, así como yo escuché a algunos que se planteaba que estos 22 kilómetros definen un corredor de 3 mil kilómetros me parece bien que yo pueda plantear esta situación.

Por esas razones creo que es necesario esto. En cuanto a las otras propuestas, que me parecen muy importante que se desarrollen muchas más obras, el tema de la ruta 2 sería poner sobre una ruta que ya está congestionada incorporar 7 u 8 mil vehículos...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Se le acabó el tiempo.

Sr. Salvia.- Pero no me avisó cuando me faltaba un minuto. Está bien. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 56, el doctor Carlos Eduardo Bonicatto, Defensor del pueblo de la Provincia de Buenos Aires.

Sr. Bonicatto.- Muchas gracias, buenas tardes. Como tenía diez minutos yo traje un criterio escrito pero no lo voy a utilizar y voy a tratar de concretar verbalmente sin leerlo, lo que es más difícil adecuarse a tan escaso tiempo. Pero en función a las cuestiones que he escuchado hoy y en principio quiero agradecer el ámbito de la Audiencia Pública que me parece una posibilidad notable de participación.

También es cierto que nosotros estamos aquí por dos razones. Primero, por la responsabilidad que me incumbe como defensor del pueblo de la provincia de Buenos Aires, y la obligación que nos exige la Constitución de la provincia de estar presentes en todas las cuestiones donde se afecten o se puedan afectar los intereses individuales y colectivos de todo el pueblo de la provincia de Buenos Aires.

Y quiero hacer una aclaración preliminar. También estamos acá porque nosotros en nuestra Defensoría, que está parcialmente funcionando porque hace muy poco tiempo que estamos en cumplimiento de nuestro cometido, tenemos denuncias de los vecinos preocupados por el parque, y en mérito a esas denuncias de los vecinos hemos iniciado la investigación pertinente, de acuerdo a las facultades que nos da la Constitución y la ley que regula el funcionamiento de la Defensoría.

Yo quiero hacer una aclaración preliminar, porque me parece que uno tiene que ser honesto con su pasado. Todos somos lo que hacemos, no lo que decimos. Como diputado de la provincia de Buenos Aires yo siempre he defendido al Parque Pereyra Iraola, porque lo consideramos una fuente de vida. Y lo hemos defendido no sólo nosotros. Hay leyes de mi autoría junto con representantes de los otros partidos políticos, donde hemos protegido frente a la instalación de carteles a la vera del camino, declarando también las dos estancias como bienes culturales de la provincia de Buenos Aires. Hemos pretendido con alguna profundidad más que se liberara de ocupantes de todo tipo al Parque Pereyra Iraola, que esa ley quedó todavía en la Legislatura. Pero muchas más y con muchas personas que están acá hemos trabajado sobre el tema.

¿Por qué digo esto? Porque yo no puedo desdecir mi pasado con relación al parque en la mirada que tengo como defensor del pueblo de la provincia de Buenos Aires. Pero sí es cierto también que esta situación es muy compleja. Y sí es cierto que en función de lo que hemos escuchado hoy debemos respetar todas las posiciones, para ver si es posible que nosotros de alguna manera solucionemos un tema que es muy complejo pero también muy antiguo. Y no es la antigüedad de la traza; es la antigüedad de resolver en conjunto una serie de problemas que tiene la región, que ahora se han agudizado enormemente, y que se han agudizado por circunstancias favorables y algunas desfavorables. Se han agudizado porque hay más aumento de automotores, porque hay aumento de camiones, porque hay aumento de producción, porque hay mejoramiento de la situación económica y de la situación industrial, y porque después de muchos años ha habido una inversión muy grande en el puerto de La Plata, que necesita quizá que salgan a corto plazo 500 contenedores por día.

¿Cómo resolvemos esa situación? ¿Cómo hacemos hoy un balance entre el desarrollo, entre lo sustentable y el desarrollo? Hasta ahora en el mundo siempre se ha privilegiado el desarrollo. Hasta ahora en el mundo hemos agredido demasiado el medio ambiente. Entonces ahora nos parece a nosotros que tenemos que hacer sí un equilibrio. Porque es verdad lo que planteaban los señores intendentes, lo que planteaban las fuerzas productivas y es verdad que esta obra beneficiaría a millones de habitantes del conurbano de la provincia de Buenos Aires.

Y es verdad que en esa misión que tenemos nosotros de defender los intereses colectivos también están los intereses del trabajo, también están los intereses de la seguridad vial, también están los intereses de la comunicación.

Pero cuando hacemos un balance, en nuestra decisión final como defensoría del pueblo de la provincia de Buenos Aires, no consideramos que están agotados los estudios pertinentes para resolverlo en definitiva, porque creemos que con lo existente hoy todavía no está resuelta la cuestión, y creemos nosotros que hay estructuras de pensamiento, de análisis y de investigación que no se han invitado todavía, como pueden ser universidades, colegios profesionales, etcétera, y además la mirada más profunda de nosotros mismos, que nos hemos incorporado hace poco a ver este último tramo, pero no porque sea último tramo.

Justamente como decían recién, lo estamos viendo porque acá tenemos un problema muy serio que sopesar, y quizá tengamos que cambiar el miraje. Desde el punto de vista del derecho ambiental tenemos que analizar cuál es el bien jurídico que nosotros protegemos, qué es lo que estamos protegiendo acá. ¿El desarrollo? ¿Quién hace el desarrollo? ¿Los hombres? Pero el problema más profundo de esto es que tenemos que defender la vida, porque el derecho fundamental que acá está en cuestionamiento es la vida, y a veces, aunque esto parezca una exageración y me puedan tildar de ecologista extremo, cosa que no soy, en esta defensa de la vida nosotros tenemos que analizar que muchas veces el medio ambiente se agrade de manera feroz silenciosamente. (Aplausos.)

El problema que hay con el Parque Pereyra Iraola es que el Parque Pereyra Iraola no puede ser sustituido. No importa si es artificial o no. (Aplausos.) Nos parece a nosotros que no puede ser sustituido y por esa razón, al no ser sustituible, tenemos que tener mucho cuidado en cómo generar este equilibrio -que creo que hay que seguir estudiándolo- entre la necesidad del progreso, la necesidad de esta vía de comunicación, la necesidad de la salida del tránsito, la insuficiencia de lo que tenemos hoy, con el respeto a la ecología.

En ese sentido, como cuestión final, nuestra postura es la siguiente. El defensor del pueblo de la provincia de Buenos Aires tiene como misión fundamental ser una institución de garantía, de una garantía de derechos. El derecho fundamental acá, como decía recién, es la vida. Pero hay una manda constitucional superior a todos, que es la que dice nuestra Constitución, la ley madre, que nosotros tenemos que pensar no sólo en nuestra generación sino en las generaciones futuras. (Aplausos.)

Es la única norma de la Constitución en la historia institucional de la Argentina que plantea pensar en las generaciones futuras. ¡Cuánta sería la preocupación del legislador para que se consignara de ese modo la responsabilidad! Entonces, en ese criterio, y como para hacer una síntesis, nosotros creemos y vamos a apoyar cualquier solución que tenga el resguardo absoluto del Parque Pereyra Iraola. (Aplausos.)

Pero sí creemos, como hay posturas de mitigación, de compensación, etcétera, que todavía no se han propuesto acá, sí creemos que esta Audiencia Pública tiene que extenderse de alguna manera en un criterio de compartir razonamientos entre todos para que esta cuestión se resuelva, porque tampoco sería una solución que de acá nos fuéramos defendiendo al parque y quedara esa vía imposible de resolver.

Les voy a decir más: no creemos que esto se resuelva con un recurso de amparo. No creemos que lo pueda resolver un juez. Esto lo tiene que resolver el consenso y por esa razón nosotros agradecemos la Audiencia Pública y creemos que debemos continuar con esta posibilidad de consenso porque los dos problemas son dignos de ser analizados.

Nosotros, en principio, como están las cosas hasta ahora, para mantener una postura coherente con nuestra manda constitucional y con el mandato que nos han dado los legisladores, seguimos trabajando para mantener la intangibilidad del Parque Pereyra Iraola, pero con la idea de que nosotros sigamos trabajando para encontrar una solución al problema. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gabriel Raúl Tubio, de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires, con el número 57, no va a exponer, como los anotados en los números 58 y 59, porque ya está expuesta la posición.

Sigue entonces, con el número 60, el ingeniero Mario Oscar Sosa, que es un particular interesado y tiene 5 minutos.

Sr. Sosa.- Vengo en forma particular al enterarme del conflicto que se ha presentado a través de la traza de la alternativa 1.

De este tipo de conflictos he tenido muchos, ya que me tocó participar como director técnico de OCRABA en la construcción, dirección y proyecto en su inicio de todas las autopistas que hoy están terminadas en el período desde 1994 a la fecha, con excepción del último tramo de Hudson a La Plata. Muchos problemas hemos tenido que atender y siempre los hemos atendido en la parte social fundamentalmente, y en muchos sectores en donde creían que el conflicto era insuperable nosotros nos acercamos a la gente y yo personalmente, no desde un escritorio sino caminando y conversando con la gente, hemos llegado a las soluciones que tienen hoy en día.

Habrán oído los que son mayores -quizás los jóvenes no-, que la gente de Vicente López se ataba a los árboles porque no quería la Panamericana. La Panamericana hace años que está funcionando y gracias a Dios que ha permitido que todo el tránsito pueda circular por ella. Lo mismo pasó con la General Paz desde el punto de vista paisajístico y fue tremendo porque todo el mundo estaba en contra porque se preguntaban "¿Qué van a hacer con los árboles, cómo los van a transplantar? Se les van a morir todos". Más del 98 por ciento de los árboles transplantados funcionó perfectamente y están vivos y algunos de ellos que estaban en la zona del camino se trasladaron a otras zonas de la Panamericana embelleciendo esos sectores.

Entonces, todos esos problemas que nos parecía que no tenían solución hoy tienen solución. No tenemos que mirar como un partido de fútbol, un River-Boca, esto lo tenemos que arreglar entre todos.

Entonces, ustedes tienen planteadas variantes desde el punto de vista técnico y se pueden llegar a analizar. Yo no coincido con esas variantes y se los digo personalmente. Creo que la alternativa 1 es la más viable y mirándolo desde el punto de vista de afectación del Parque el proyecto afecta a 30 hectáreas, pero de esas 30 hectáreas son 10 reales las que vamos a manejar en el Parque, las otras 20 están intrusadas y se puede llegar hasta mejorar porque podemos -en esa zona que hoy no hay nada o está intrusado o hay quintas- llegar a revivir ese Parque en esos sectores. Además, siempre decimos... (Manifestaciones.)

Ustedes no piensen que nosotros venimos a perjudicar el Parque, cuando esté terminada la autopista yo les aseguro a ustedes que les va a pasar lo que les prometí a la gente de la General y Paz vayan y vean la General Paz hoy y fíjense en las fotografías de la General Paz antes de las obras, hoy es un parque. Así también es el Acceso Oeste, así también es la Ricchieri, así también es Ezeiza-Cañuelas, porque nunca dejamos de perder el punto de vista social y tampoco el punto de vista ecológico.

Por lo tanto, les pido que lo traten como dijo recién el diputado -o ex diputado- que me precedió, que no habló de no a que

pase el Parque sino todo lo que se puede hacer para mitigar ese efecto. Y yo creo que se puede hacer muchísimo.

La arquitecta Bajcura mostró con toda claridad cosas que cuando termine de hacerse la autopista y el embellecimiento de toda la parte paisajística va a ser la mejor zona del Parque. (*Manifestaciones.*)

Usted habla de la polución, la polución se maneja justamente con los cercos vegetales y la plantación porque los árboles hasta en las plantas de tratamientos de líquidos cloacales se utilizan para eliminar el dióxido de carbono, y es una planta de tratamiento que es bastante más complicada; sin embargo, tiene todas las armas para manejarse como lo explicó la arquitecta Bajcura.

Así que, el tema de la polución se soluciona con cercos de toda vegetación.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le queda un minuto de alocución.

Sr. Sosa.- Por último, les agradezco el tiempo y los invito a razonar sobre este tema y estoy seguro de que vamos a encontrar una solución. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 61, Marcelo Bolaños, de la Fiscalía de Estado de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Delavolt.- Buenas tardes, el doctor Bolaños se ha retirado, yo pertenezco a la Fiscalía de Estado de la Provincia de Buenos Aires, soy ingeniero agrónomo, mi nombre es Galo Delavolt.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Discúlpeme.

Sr. Delavolt.- Soy el número 62. Entiendo que tengo diez minutos.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Exactamente.

Sr. Delavolt.- De cualquier manera quiero dejar sentado que vengo a leer una nota escrita y firmada por el doctor Szelagowski, el Fiscal de Estado, que ya fue agregada oportunamente por el doctor Bolaños. Dice así: "La Plata, 19 de noviembre de 2010, ingeniero Raúl Arias Saisi, referencia Audiencia Pública, tramo IV, Autopista Presidente Perón, Ruta Provincial N° 53.

"Tengo el agrado de dirigirme a usted por medio de la presente en respuesta a la nota 3.050/10 por la cual me cursara invitación para participar de la Audiencia Pública a celebrarse el día 19 de noviembre de 2010, con motivo de la traza del tramo IV de la Autopista Presidente Perón.

"Sobre el particular, me permito acercar la posición de este organismo de la Constitución por escrito a los efectos de que sea conocida por la totalidad de los sectores involucrados.

"En primer lugar, reitero aquí el criterio vertido en el expediente 8.333/10 por el cual me opusiera terminantemente a la traza original del tramo IV de la Autopista Presidente Perón en tanto éste atravesaría el Parque Pereyra Iraola.

"Seguidamente, deseo manifestar que encuentro también inconveniente que la traza del tramo en cuestión se proyecte sobre la Calle 403 de la localidad de Villa Elisa dado que en tanto límite, constituye parte integrante del Parque Pereyra Iraola.

"Pongo en vuestro conocimiento que así lo contemplan diversos proyectos de ley presentados en la Legislatura con la finalidad de unificar las normas que protegen y conservan el área en provecho de los habitantes y de las generaciones futuras.

"Sin desconocer la trascendencia de la obra y el beneficio que la misma traerá para la región, en particular para el Puerto La Plata

y quizás también para la futura proyección del puente Punta Lara-Colonia advierto que la alternativa de la Calle 403 privilegia aspectos constructivos que tienen que ver con la disminución de las distancias, el costo de obra, la rectitud y la jerarquía de la traza, en desmedro de los aspectos medioambientales y urbanísticos que hacen a la calidad de vida de la población y a la preservación de los bienes colectivos no susceptibles de apreciación pecuniaria, en colisión con los deberes y obligaciones de las autoridades públicas establecidos en el artículo 28 de la Constitución local.

"En tal sentido, encuentro reñido con el sentido común que una autopista de tránsito pesado y carga "contenerizada" opere como un ámbito delimitador y protector de la superficie del Parque Pereyra Iraola, razón por la cual solicito se abstengan de iniciar o aprobar cualquier proyecto u obra hasta tanto el suscripto, Fiscal de Estado de la provincia de Buenos Aires no tome vista y apruebe el respectivo estudio de impacto ambiental que necesariamente deberá ser producido (Aplausos.) por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible. Todo ello, sin perjuicio de las atribuciones constitucionales para emplear los medios legales tendientes a evitar el inicio y/o suspender las obras en curso de ejecución.

"Segundo, propongo en su lugar que se estudie seriamente la traza por la Calle 90 de la ciudad de La Plata valiéndose de los estudios existentes.

"Entiendo que dicho proyecto constituye un antiguo anhelo de los sectores involucrados y no conozco estudios técnicos o análisis comparativos serios y contundentes que fundamenten su descarte.

"En tal hipótesis, el costo de las obras se vería reducido ante la posibilidad de conectar un tramo con la Ruta Provincial N° 36, evitando afectar el área del Parque Pereyra Iraola.

"El argumento del mayor costo de las obras tampoco es óbice para su realización, si se consideran los beneficios que dicha alternativa traerá aparejados para otros partidos involucrados de la región, por ejemplo, Berisso, Magdalena, Punta Indio, ello con prescindencia del deber de las autoridades de adecuar sus acciones a las mandas constitucionales y legales, privilegiando el interés público y el bienestar general por sobre las urgencias políticas y coyunturales o los intereses de determinados sectores.

"Saludo a usted muy atentamente. Ricardo Szelagowski" (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 63, el ingeniero Héctor Giagante, de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Tiene 10 minutos.

Sr. Giagante.- Buenas tardes. Voy a reducir mi exposición porque muchos de los temas que iba a exponer ya fueron expuestos, tanto por técnicos como por la gente ecologistas. Simplemente voy a redondear el tema exponiendo cuál es la problemática de la ciudad de La Plata en este momento con el tránsito pesado, aunando la problemática que expuso Puerto, las empresas, la municipalidad de Ensenada. Yo voy simplemente a redondear el tema.

Nosotros vemos acá la situación actual de todo el Conurbano Bonaerense. Acá ya lo tenemos con el proyecto que estamos en cuestión. Fundamentalmente quiero analizar esta situación. Todo el tránsito que actualmente sale de la zona portuaria lo toma la avenida 122, la avenida 120 y la 520. Todos los que son de la zona de La Plata conocen estas avenidas.

Hoy hablaban de que los técnicos hacíamos la autopista técnicamente perfecta, pero parece que la hiciéramos en el medio del desierto donde no hay gente. Yo quiero dar vuelta esa idea y decir que se analizan todas las situaciones. En este caso voy a hacer hincapié en la parte social.

En la 122, frente a Vialidad, pasan en este momento 25 mil vehículos. Es una calle común y silvestre de 14 metros de ancho. Cada uno puede considerar cuánta inseguridad provoca eso para todos. Es zona densamente poblada. Lo mismo pasa en la avenida 120 y en la avenida 520. En la 520, antes que la ensancháramos, por los accidentes suprimimos el tránsito pesado, que se desviaba a la 44, que era más amplia.

Podemos ver cómo la sociedad fue arrinconando la situación del tránsito pesado. Hace tiempo el tránsito pesado se derivaba por el Camino General Belgrano, por el Camino Centenario. Pensando en la seguridad de la gente de Gonnet, City Bell, Villa Elisa, el Parque, se prohibió el paso del tránsito pesado por el Belgrano; ni hablar del Camino Centenario. Siempre Vialidad tuvo en cuenta el Parque y en ese tiempo no estaba la autopista. El camión para ir a Buenos Aires tenía que salir del puerto, recorrer la 520, en los seis o siete metros de ancho que tenía, con el riesgo que tenía con todos los habitantes que viven aledaños, que no son pocos, más todos los colegios que hay; cada 500 o 1.000 metros tenemos un colegio sobre la 520, una avenida de 30 metros. Luego tenía que llegar a la 2 por la 36 y de ahí poder ir a Buenos Aires. O sea que hace 20 o 30 años venimos castigando al tránsito pesado.

Después surgió la Autopista La Plata-Buenos Aires, con su historia. La Autopista La Plata-Buenos Aires nació casi paralela al Parque Pereyra Iraola, unos 7 u 8 años después. Los primeros planos y proyectos de la Autopista La Plata-Buenos Aires son del año 58 o 59. Los más antiguos de Vialidad lo pueden corroborar.

Vemos cuánto benefició la Autopista La Plata-Buenos Aires al Parque Pereyra Iraola.

Sra. Participante.- ¿Qué? ¿Qué dijo? Repita, por favor, que no se escuchó.

Sr. Giagante.- Espere que ya le explico, no se me apure. Acá tienen el cuadro de tránsito. El azul, de abajo, es el tránsito en el Parque Pereyra Iraola. Fijense que entre 1999 y 2001 el tránsito en el Parque Pereyra Iraola era de 35.000 vehículos. O sea que el parque era atravesado por 35.000 vehículos, por su corazón, cerca de la casona, cerca de la estación y cerca de los recreos.

Sra. Participante.- ¡Ahora pasa por una reserva integral de mayor cuidado!

Sr. Giagante.- Desde que se hizo la autopista hoy en día tiene 12 mil vehículos. Y si ustedes analizan, si se concreta la autopista en cuestión, todo el que actualmente atraviesa la biósfera -como recién me recordaron acá-, de minoría, otro tanto. O sea que todo aquel que ahora utiliza la autopista para ir al Conurbano o al Norte, no va a entrar al Parque Pereyra.

Como ustedes dicen, la autopista atraviesa el Belgrano, atraviesa el Centenario. Concretada esta autopista -el tramo en cuestión- no va a entrar el tránsito ahí. Es más, un día hasta pueden llegar a cerrar el parque Pereyra, alambrarlo, ponerle un buen arco adelante -que ya lo tenemos en Villa Elisa- y decir que ese es el Parque Pereyra. Y lo hacemos parque y no un campo de árboles... (Manifestaciones.)

Así como hemos venido restringiendo el tránsito, podemos llegar a un acuerdo para restringirlo aun más. ¿Por qué? Porque el Parque va a quedar rodeado por la autopista, porque acá me dicen que la autopista pasa por la biósfera, pero quisiera que levanten la mano quiénes no han venido por la autopista hoy; si vinieron en barco o dieron la vuelta por allá. (Manifestaciones.) Son cuatro.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Se solicita que por favor hagan silencio.

Sr. Giagante.- Es decir que van a tener la alternativa de esquivar el Parque. Ahora no existe esta posibilidad. Para ir desde La Plata hasta Buenos Aires o de Buenos Aires a La Plata...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Le queda un minuto de alocución.

Sr. Giagante.-...tienen que pasar por la "biosfera" o por el Camino Centenario.

Sr. Participante.- ¡Biósfera, ignorante!

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Disculpe, señor, pero no falte el respeto porque lo voy a hacer retirar de la sala. ¡Por favor!

Sr. Participante.- Perdón, señor presidente.

Sr. Giagante.- Para finalizar, quiero decir algo más.

Toda la problemática que presentó Ensenada del puerto, solamente con esta autopista no vamos a resolverla, se debe concluir la autopista La Plata-Buenos Aires y llegar, por lo menos, hasta la 60 o la 90, cosa que los 600 mil platenses que vienen de Berisso y de Ensenada -que también son seres humanos como los habitantes de Villa Elisa-, y que se ven afectados además por el humo o por el carbono y no tienen árboles que les absorban como sumidero, sufren diariamente. Y que no mueran todos esos chicos que están en los colegios, como esa nena que el camión le aplastó la cabeza. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Aníbal Gasbarro, de la Municipalidad de la Matanza, con el número 64.

Sr. Gasbarro.- Buenas tardes. Soy portador de una carta del señor intendente municipal de la Matanza. Dice así: "Señor jefe del primer distrito de Buenos Aires y de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Raúl Arias Saisi, presente.

"De mi mayor consideración.

"En virtud de no poder asistir por problemas de agenda a esta Audiencia Pública vengo por medio de este escrito a expresar dos aspectos centrales que tiene la obra Autopista Presidente Perón para la comunidad de La Matanza.

"En primer lugar, contarles que esta obra cambia la historia de la región, así como la de nuestro municipio, ya que nos permite el desarrollo y conectividad directa de las zonas más postergadas de nuestro partido, tanto hacia el Norte, de cara al Mercosur, como los sectores productivos hacia el Sur.

"El segundo aspecto central es que esta autopista, con su trazado original y, fundamentalmente, en el tramo IV, permite un logro histórico no sólo para los habitantes de nuestro partido sino también para todo el Conurbano Bonaerense, posibilitando así comunicarse en forma directa -cierta y largamente negada- con su capital de provincia, La Plata.

"Por lo tanto, venimos a ratificar nuestro apoyo a la traza original de la obra, con la adecuada protección forestal de su entorno, sosteniendo que no es contradictoria esta vía de comunicación con la preservación de los espacios verdes, ya que no se puede negar la posibilidad de que 2 millones de matanceros tengan una conexión efectiva con la capital de su provincia.

"Sin más, y esperando una respuesta favorable a la solicitud planteada, les dejo un abrazo fraternal. Fernando Espinoza, intendente municipal." (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias. Con el número 65, Oscar Quiróz, de la Municipalidad de Presidente Perón, avisó que no va a poder estar por razones personales.

Por lo tanto, tiene la palabra, con el número 66, Francisco Armando Gandía, de la municipalidad de Berazategui, que tiene 10 minutos.

Sr. Gandía.- Buenas tardes. Yo pertenezco al equipo del doctor Mussi, intendente de Berazategui. Mi función en esta Audiencia Pública es expresar la idea y la opinión que tiene el Gabinete municipal, el Ejecutivo, sobre la Autopista Presidente Perón.

Para empezar, me quedo con una frase que dijo una persona que quizás no coincidía exactamente con nosotros -a pesar de que estuve bastante de acuerdo con él en muchos aspectos-, que dijo que "uno no es lo que dice si no lo que hace". Y en ese sentido, mi querido Elvio, no hace falta decir un montón de cosas o enojarse -tenemos que acostumbrarnos a disentir; pero sí tenemos la responsabilidad, como parte del gobierno municipal, de seguir adelante con las instrucciones y con la obra de gobierno.

Tenemos la responsabilidad de estar en cargos de un equipo municipal que viene desde hace varias gestiones. Por lo tanto, estamos acostumbrados a mirar hacia delante diez o quince años. En otros municipios donde el cambio de autoridades quizás es mucho más frecuente es mucho más difícil imaginarse el futuro.

Entonces, nosotros tenemos que concentrarnos en el hacer -y el hacer significa pensar en Berazategui, porque somos un gobierno local- y ver cuál es la forma en que organizadamente podamos guiar el desarrollo de Berazategui.

Para los que no son de aquí, les cuento que Berazategui es un partido que tiene 221 kilómetros cuadrados, pero tiene una particularidad: sólo tiene un 23,5 por ciento -casi el 24 por ciento- de su superficie con población, es decir, urbanizado. Tiene sólo un 9 por ciento de área rural y el resto, casi el 67 por ciento, son superficies que están protegidas, llámense, la Reserva de Biósfera y nuestra Selva Marginal, que tanto queremos.

Incluso, voy a hacer una aclaración porque por ahí se mencionó algo de *countries* en Parque Pereyra; y como se mencionó a nuestro intendente tengo la obligación de decirlo.

El Parque Pereyra Iraola pertenece geográficamente a Berazategui pero nunca tuvimos ni acción ni autoridad sobre el parque. Les doy el último ejemplo: pasó por ese entorno un acueducto que tuvimos que traer de El Pato para abastecer de agua a la población céntrica y tuvimos que pedir la autorización pertinente para hacerlo.

Yo conozco al intendente, sé que apoya las urbanizaciones cerradas como las abiertas. Berazategui está abierto a todos. Pero hay tanto terreno donde podemos hacerlas, que creo que no se le ha ocurrido el Parque Pereyra, quédense tranquilos. Y supongo que si a alguien se le ocurriera desde la provincia, él estaría en la defensa del parque.

Discúlpenme, pero mi función es técnica, y se ha dicho tanto de lo técnico que prácticamente lo que voy a decir ya lo repetimos hasta el cansancio. Porque además tengo que agradecer al ingeniero Periotti y al ingeniero Arias Saisi el nivel. Realmente para mí es la segunda experiencia de Audiencias Públicas grandes, pero esta ha tenido un nivel superlativo, tanto en los que están a favor como los que están en contra. Yo he notado un ejercicio democrático muy agradable.

Los que les quiero decir, y esto ya transmitiendo formalmente la decisión del Poder Ejecutivo municipal, es que nosotros avalamos absolutamente la traza original, por distintas razones. Ustedes pueden ver en el gráfico, lo que está en celeste sería la trama, es más del doble. No voy a repetir lo que ya se ha escuchado porque no tiene sentido, estoy absolutamente de acuerdo con aquello que ha dicho Giagante, con lo que ha dicho "Pino" Curto, con lo que ha dicho tanta gente, como quien vino en representación del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires. En fin, infinidad de gente que ha aportado lo suyo.

Hay una sola cosa que no se mencionó aquí y creo que vale la pena mencionarla. Primero, aquí se habló de la tercera mano o tercer carril de la Ruta 2, que todos conocemos, y después la Autopista La Plata-Buenos Aires. Esta autopista no fue diseñada para cuatro manos; por lo tanto, como tres no van a aguantar, para hacer una cuarta vamos a tener que demoler todos los puentes y volver a construirlos, lo cual es desperdiciar dinero. Es como tirar abajo una habitación para hacerla de vuelta. Eso quería mencionarlo porque no se dijo.

Lo otro que no se dijo, y me lo dijo un quintero del Parque Pereyra Iraola cuando le mostré la traza y se preocupó porque aparecía la 403. Él me dijo que por esa calle es por donde salen. Entonces le digo que salen por una calle de tierra, etcétera, etcétera, y me dice: "bueno, pero nos tienen que hacer una colectora", y entró a ver positividad al proyecto que lo favorecían porque iba a poder sacar su producción, sin importar si llueve o truena porque tendría asfalto. Le advertí que los ingenieros, en función de poder estar de acuerdo fueron angostando cada vez más la autopista. Por ahí surge de alguna asociación que en realidad hay que hacer un camino lateral y hay que hacerle una colectora, puede ser. Pero me refiero a la apertura mental; a no decir no porque no; aquellos que de buena voluntad tengan una idea y estén dispuestos a defenderla.

Acá pueden ver la selva marginal, la Reserva de Biósfera junto con el Parque Pereyra Iraola, que para nosotros eso no existe. Del Baldovino para allá, para nosotros no existe. Entonces, nos quedamos con un Berazategui que si yo, por los cuatro métodos de ingeniería que se conocen para proyectar poblaciones aplico y de acuerdo a los últimos censos, en el 2030 voy a tener una población de 448 mil personas. Estoy seguro que va a superar largamente porque sólo toma los censos, y el último censo fue el del 2001. Era otro país. Hoy en día todos los días hay una industria nueva. Hoy justamente el doctor inauguró un parque industrial. Así que lo que antes era una ciudad dormitorio hoy trata de que su gente trabaje en Berazategui si es posible, que viaje lo menos posible.

Como tenemos la responsabilidad de mirar hacia adelante, tenemos que ver dónde puede vivir esa gente. Entonces tenemos dos áreas: el área celeste, que parece un piano de cola, es el área de costa, que está bajo cota hidráulica, está prácticamente a nivel de napa freática, no es apta para construcción de vivienda común ni para poner industria, etcétera. Ahí implanté la ciudad de La Plata encima como para que se den cuenta de la enormidad de eso. Pero además porque en la parte inferior tienen El Pato. El Pato es una de nuestras localidades más aisladas, porque la única posibilidad que tienen de salir es por la Ruta 2. Hacia adentro hay un par de calles pavimentadas y después que se sale de la zona estrictamente urbanas son sólo calles de tierra, o entoscadas, o con piedras. Ahí tenemos nuestra mayor producción frutihortícola, floricultura, apicultura, huevos, pollos, todo lo que es cultivo intensivo. Y más allá, casi al final, en el límite con Florencio Varela, tenemos una zona absolutamente rural y de cultivo extensivo.

Toda esa zona es el futuro de Berazategui. Es la zona que nosotros creemos donde se va a asentar la población que crezca en

Berazategui. Y para eso tenemos que crearles las condiciones de habitabilidad, trabajo e industria.

Si nosotros observamos, ahí pueden ver la parte de ingeniero Allan, el Partido de Florencio Varela, nosotros al medio y abajo el Partido de La Plata.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Ingeniero, le queda un minuto de exposición.

Sr. Gandía.- Esa es la traza de la Autopista Presidente Perón y esto es El Pato. Pueden observar en amarillo que hay gasoductos, en rojo líneas de media tensión, y la línea celeste es la calle Buenos Aires, para los varelenses Ingeniero Allan, la cual solicitamos que se tenga en cuenta para ser pavimentada junto con la Presidente Perón.

Este es el futuro de Berazategui, donde queremos llevar parques industriales, donde queremos llevar trabajo para la gente y donde queremos también hacer viviendas y en fin, barrios de cualquier tipo. Es el progreso que se viene tanto para Florencio Varela como para nosotros.

No me queda más por decir. Agradezco la oportunidad de haberme expresado y de haber expresado la intención del doctor Mussi. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Muchas gracias.

El señor José Díaz Grosso, particular interesado de la localidad de El Pato. Tiene 5 minutos y es el número 67.

Sr. Díaz Grosso.- Buenas tardes. Soy un habitante de la localidad de El Pato.

Adhiero a lo expresado por el ingeniero Gandía en cuanto a la traza alternativa Ruta 2. Si se optara por esa alternativa colapsaría aun más lo que está colapsada la ruta, por lo menos lo que es al Centro Avícola El Pato, que ya está bastante colapsada.

Quiero destacar que cualquiera sea la alternativa que se opte en cuanto al tramo que cruza por la localidad de El Pato, se tengan en cuenta los cursos de agua. Que los cursos sean saneados convenientemente; que se respete el curso longitudinal natural de los cursos de agua; que se calcule perfectamente cuál es el caudal de agua que tienen esos cursos para que no volvamos a tener una inundación como la que sufrimos cuando se inauguró el tramo de la ampliación de la Ruta 36, que fueron solamente cinco kilómetros, desde Alpargatas hasta el kilómetro 40, donde no se respetaron las pendientes de agua y sufrimos la inundación inmediatamente después que fue inaugurada.

Sr. Participante.- ¡Que explique eso Curto!

Sr. Giagante.- Yo le explico...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- No, no, no se puede intervenir.

Sr. Díaz Grosso.- Después, ese tramo fue modificado y reconstruido en más de 40 lugares para que las aguas pudieran tomar su curso.

Esto es todo lo que quería expresar y dejo mi tiempo para el siguiente orador. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la señora Yolanda N. Tobares, que es una particular interesada de El Pato, con el número 68.

Sra. Tobares.- Buenas tardes. Mi nombre es Yolanda Tobares y soy habitante del centro agrícola El Pato.

Después de pensarlo mucho y con bastantes dudas, quiero expresar mi conformidad con la traza original de esta autopista.

Quiero contarles que con la construcción de la Autovía Ruta 2, que hoy parte en dos a la población de El Pato, hemos tenido muchas dificultades. Tenemos 600 metros sin colectora por las dificultades que presentó la Dirección de Parques, ya que tomaba una parte de la orilla del parque Pereyra y nos quedamos sin 600 metros de colectora.

Hoy en día la gente tiene que esperar el colectivo sobre la autopista con el riesgo de vida que eso significa. Este ensanchamiento, o esta autovía, fue solicitado por los vecinos de El Pato y fue una lucha de muchos años, después de perder muchas vidas en esa ruta. Tuvimos muchísimos inconvenientes con la construcción, pero ya no tendremos las pérdidas de vidas que tuvimos durante tantos años que para nosotros fue muy doloroso.

Entonces, si bien tuvimos que pasar muchos inconvenientes, siempre hemos pensado cuál era el mayor beneficio. El Parque Pereyra para nosotros es un tesoro, pero como está hoy no lo es. (Aplausos.) Hoy tenemos que lamentar, por nosotros mismos, lo que hacemos con el parque Pereyra.

Entonces, si esta traza puede afectar el borde, esa parte del Parque Pereyra, lo que pido es que se tenga en cuenta y que alguien se haga responsable; que nosotros mismos seamos controladores de quienes se comprometen para que cumplan con la reforestación y con la parqueización que corresponda para compensar la parte que pueda perderse hoy. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor Isidoro Ladeira, que es un particular interesado de la localidad de El Pato, con el número 69.

-Una participante efectúa manifestaciones.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Perdón, señorita. Usted es una funcionaria del Estado y la voy a hacer sacar de la sala si sigue molestando.

Sr. Ladeira.- Buenas tardes. Mi nombre es Isidoro Ladeira y soy de El Pato.

Mi inquietud es por el bien de El Pato que, para que la obra se haga, nos van a sacar de El Pato casi 1.500 metros de casas con arboledas, pero queremos la obra. Conozco el camino desde El Pato hasta Villa Elisa, ya que lo hice en carro -como estaban diciendo-, porque mi familia y mis tíos viven en Villa Elisa. Es por eso que conozco cómo es este camino.

Creo que desde la ruta 2 hasta el camino a General Belgrano no hay plantas del Parque Pereyra. La parte que hay que sacar del Parque Pereyra es desde Belgrano a Centenario y un pedacito de las vías, hasta cruzar la otra vía.

Creo que por 40 hectáreas de árboles -calculo que no es más que eso- no podemos parar el progreso porque es beneficioso para todos. Lo que pedimos es que se cree una comisión para controlar que la cantidad de árboles que se saquen -y digamos, vamos por 3-, se planten en otro lugar. Esto por un lado.

Por otro lado, gustaría que al tramo que viene desde El Pato hasta Belgrano se le haga una colectora para que los que quinteros que están en ese tramo donde está edificado y hay algunas quintas, tengan un acceso. Esto sería para nuestro bienestar.

Después, según unos planos que estuvimos viendo de la obra -que nos hicieron llegar-, pediríamos que rectifiquen las alcantarillas de la ruta 36 y de la autopista; y que en el caso de que los arroyos sean

transversales que los pongan transversales y que le hagan alcantarillas a las colectoras, cosa que en el plano no figura. Con Yolanda somos de la Comisión del Agua por el asunto de la inundación de El Pato, y hacemos mucho hincapié en eso.

Otra cosa, yo escuché que de la Fiscalía vinieron a decir que van a dividir el Parque Pereyra para hacer la autopista. A El Pato ya lo dividieron con un terraplén de 8 metros de tierra -que creo que con el ingeniero Sedda lo estuvimos charlando en la primera noche. Nos bancamos eso, nos bancamos las peleas que tuvimos hasta con Curto, con la ingeniera Emma Albrieu del OCCOVI -hemos estado con todos-, pero queremos el bienestar y el progreso.

Eso le va a dar a El Pato una salida. Sé lo que es cruzar Buenos Aires desde Retiro hasta la Autopista y estar 3 horas detenido, más en mi caso que soy de Transportes. Entonces, esta obra traerá bienestar a de La Plata, de Villa Elisa, de El Pato y a El Peligro.

Por otro lado, si hubiera alguien de hidráulica, quiero pedir que le presten atención a los dos arroyos que hay: el que sale de la parada La Mariposa del kilómetro 43 y se une con el que está en El Pato, en el kilómetro 41, debido a que el agua que llega al barrio de viviendas de El Pato, viene de la Estancia Lavalle, y la autopista la va a cruzar. Entonces, toda esa agua tiene que drenar en ese arroyo y va a salir detrás de Villa Elisa. Muchas gracias y buenas tardes a todos. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 70, Elena Ivana Wyslobockyj, particular interesada de El Pato.

Sra. Wyslobockyj.- Soy Elena Juana Wyslobockyj, de El Pato. Voy a ser muy breve porque hemos escuchado distintas versiones. Sólo quiero decir que de ninguna manera aceptamos la alternativa de que esta nueva autopista tome la ruta 2, ya que esto significaría un perjuicio a nuestra localidad.

Hoy somos aproximadamente 10 mil habitantes. Esto es, que la condición de vida de cada 10 mil personas debe ser considerada. Y no voy a oponerme al progreso que traerá la nueva ruta, pero sí quiero que previamente se hagan todos los estudios correspondientes. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra el señor José María Garbarino, de la sociedad de fomento "Unión" de El Pato.

Sr. Garbarino.- Buenas tardes a todos. En representación de nuestra sociedad de fomento, y acompañando a algunos vecinos que ya vinieron para exponer, consideramos que por el progreso de El Pato y por el progreso de Berazategui necesitamos la traza original de la autopista.

Yo escuché hoy a un funcionario de La Plata que seguramente tenía que concurrir porque están de festejo, hoy es su día, expresar muy libremente decir que desviemos la ruta en el kilómetro 42, la tercera alternativa, que vayan por El Pato. Nosotros no tenemos biósfera que nos proteja, pero si a los árboles del Parque Pereyra Iraola les hace mal el metano, el dióxido de carbono, nosotros no somos menos que ningún mapuche, no somos menos que ningún guardaparque ni ningún ecologista. ¡A nosotros nos afecta también la biósfera! (*Aplausos.*) Vamos a tener todos los camiones contaminando la zona.

Entonces, les pido disculpas si se ofenden. Cada uno expuso... (*Manifestaciones*)

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Garbarino.- Cada uno expuso a su conveniencia. Nosotros cuando hemos sufrido las inundaciones en El Pato y los vecinos formaron una

comisión y estuvieron peleando mano a mano con la gente de Vialidad, nosotros no recibimos ninguna visita de la ecología. Nosotros lo tuvimos que solucionar nosotros. (*Manifestaciones*)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio.

Sr. Garbarino.- Hoy en El Pato nosotros estamos apostando al progreso, porque como dijo el ingeniero hoy, se está colocando la piedra fundamental para la radicación de sesenta empresas. Claro que queremos nosotros el avance de El Pato. Esas sesenta empresas van a tener una salida rápida hacia la autopista y nosotros no tenemos zonas de *countries* donde va a pasar la autopista. Tenemos toda gente de trabajo, gente que está cerca del plan federal, que tienen quintas, que tienen invernáculos, que les va a significar un progreso muy grande y una salida.

Lamentamos por aquellas personas que se vayan a perjudicar, pero no sentí ningún argumento que dijera que si ellos se perjudicaban, en lugar de perjudicarse ellos que nos perjudicaran a nosotros. Nosotros también defendemos nuestra posición y defendemos el progreso de El Pato y defendemos las obras. Por eso queremos la traza original de la autopista. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 62, Víctor Hugo Lanieri, de la Cooperativa Agropecuaria Productores Parque Pereyra Iraola.

Sr. Participante.- ¿Le puedo hacer una consulta, presidente?

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Sí.

Sr. Participante.- Me parece una falta de respeto que usted esté hablando y riéndose o aplaudiendo a los disertantes. Así que usted pide que nos comportemos, compórtese usted primero. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Perdón, pero por una cuestión de cultura he aplaudido a todos los disertantes. (*Aplausos.*)

-Varios participantes hablan a la vez.

Sr. Participante.- Nos siguen tomando por idiotas. ¡Compórtense!

Sra. Participante.- Sin agresiones.

Sr. Lanieri.- Buenas tardes a todos y a todas. Mi nombre es Víctor Hugo Lanieri, presidente de la Cooperativa Agropecuaria Productores Parque Pereyra.

En nombre de los asociados de la cooperativa y habiendo realizado reuniones donde se habló el tema de la autopista, se llegó a algunas conclusiones. Expresaron nuestra total preocupación, si se llega a considerar que la autopista pasara por el parque, puesto que de las 12.000 hectáreas, en su tiempo, cuando se expropió el parque en el año 49, hoy en día están quedando 10.250 hectáreas, aproximadamente, de parque.

Los fundamentos de esa expropiación fueron: preservar la forestación implantada y fomentar la agricultura, destinando para la agricultura 1.200 hectáreas, de las cuales hoy se están ocupando alrededor de 850 hectáreas nada más. Dejando un pulmón verde entre las dos ciudades capital. Con el transcurso de los años se fueron perdiendo muchos espacios, como por ejemplo, la Escuela de Policía, CIFIN en su momento, la planta de gas, Camino Centenario, y otros.

Es por eso que nos preocupa la preservación de distintas especies de árboles, plantas y todo tipo de animales silvestres, que encontramos dentro de este manoseado parque, diría yo.

Con esto que quede claro que nosotros no nos oponemos al avance del progreso, pero que sea con condiciones, que quede algo para el parque también. A ver qué progreso en distintos lugares ha llevado a los pueblos donde ha pasado. Señores, también tenemos que tener un progreso. ¿Qué les deja? ¿Pasan nada más, y se olvidan de los demás? ¿Qué es lo que le ceden, qué es lo que le dan al parque o a los lugares y pueblo por donde pasa la autopista? Una vía asfáltica.

Tenemos la policía dentro del parque; no tenemos seguridad.

Tenemos la planta de gas; no tenemos gas.

El agua que también pasa para Berazategui y algunos lugares; no tenemos agua corriente.

No tenemos caminos dentro del parque como para sacar la producción. Hay veces que quedan anegados. No se puede.

Salud, no tenemos tampoco ni contamos con una sala.

Hay gente que no tiene electricidad. Estamos entre las dos grandes ciudades y no tiene electricidad ahí adentro.

Pedimos que los pilares sean puestos delante de las quintas, que haya un trazado adentro del parque. No lo tenemos.

Ahora bien, si se llegara a realizar el trazado, también nosotros solicitamos, porque va a haber que hacer una reubicación de los productores, solucionar las tenencias de tierra, regularizar esas cosas. Con su indemnización por las pérdidas surgidas en el tiempo que pierde la producción; la tecnología, la infraestructura y la comercialización, el tiempo perdido en la reubicación. Levantar la tierra negra también. Esto en el supuesto que llegue a pasar. No perder la tierra negra ni que se la lleven a otro lado, sino dejarla adentro del parque también donde hay lugares que no se puede hacer producción.

Construcción de una colectora también para la salida de los quinteros. Arreglo de los caminos internos del parque. Compactación y mejorado. Pavimentación. Acceso con pavimento desde el Camino General Belgrano a la Ruta 2 hacia la Escuela Agraria N° 1 que tenemos, con una circulación de un colectivo. Estas son cosas que tenemos que tener. Estos son progresos también, que no los tenemos.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. Lanieri.- Incluir una sala de primeros auxilios, en fin. Aportar para el mantenimiento del parque, también. Tendría que haber un aporte para el mantenimiento del parque real. Fomentar el turismo rural. Construcción de desagües acordes, eso es importantísimo. Entrada de comunicaciones, telefonía, a través de una cooperativa que tenemos cerca. Y por último, llamar a la reflexión: que si por ahorrar dinero -esto es una cuestión muy lógica- voy a perjudicar el medio ambiente, no debería hacerse y habría que buscar otras alternativas, como la construcción elevada, que eso sí se podría hacer, pero claro, es muy caro.

Solicitar la información correspondiente de impacto ambiental, que tiene que estar, por medio de la OPDS. Recuerden que dentro del parque se produce el 30 por ciento de las hortalizas, el 80 por ciento del cinturón hortícola platense. Tengan en cuenta también la naturaleza de los animales. Y si tenemos que actuar, vamos a actuar también nosotros si vemos que nos vamos a perjudicar. Vamos a actuar también seguramente.

Como alternativa, yo les pregunto a todos los interesados acá: ¿no tuvieron o no pensaron la alternativa por las vías del provincial? Es una pregunta que dejo para que la piensen. Creo que tendría menos impacto. Disculpen. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Señor Fernando Abel Fernández, de El Pato, número 73.

Sr. Fernández.- Buenas tardes a todos. Mi nombre es Fernando y también soy de El Pato.

Como decía uno de los vecinos, es una pena que no estemos hablando de ferrocarriles y siempre de autopistas, porque en realidad, parece que sólo los ingleses los supieran utilizar y que nosotros no tuviéramos la capacidad de usarlos. (Aplausos.)

Pero ese sería otro tema; ojalá que pudiéramos plantear una Audiencia por ferrocarriles, pero en este momento estamos una Audiencia por una autopista, y me pone muy contento el que estemos reunidos acá.

Quiero plantear que la autopista es un "no lugar", un lugar que uno transita a velocidades excesivas, a veces, y no tiene un sentido de pertenencia. Es un lugar de paso, como puede ser un aeropuerto, donde uno llega, sale y vuelve, pero no pertenece a uno.

Ahora, el Parque Pereyra Iraola sí nos pertenece; nos pertenece a nosotros. Y creo que acá hay una falencia muy grave que es la falta de un estudio serio de impacto ambiental.

En El Pato pasó que no se estudió bien el tema de hidráulica y tuvimos los problemas que tuvimos -tenemos una especie de murallón que contuvo el agua. Hemos tenido reuniones por este tema. Si bien le agradezco al ingeniero Sedda, en el momento en que pudimos armar la autopista -ya que tuvimos la posibilidad de que se concretara-, después seguimos teniendo reuniones y no pudimos llegar a un acuerdo en el que entendieran que las cotas estaban mal dimensionadas y que el caudal de agua iba a generar algún problema.

Se charló y se siguió trabajando. Tuvimos el problema y cortamos la ruta porque era un reclamo que si llovía iba a pasar esto. Y llovió y nos inundamos. Está bien que seamos de El Pato pero eso no significa nada. (Aplausos.)

Me parece que en estos temas hay que ser muy serios. Entonces, una de las propuestas que traigo -porque lo único que tengo de documentación son estos tres planes- es la que pasa por la rotonda de Alpargatas y llega a la autopista, incluso, conectando una zona mucho más alta de la autopista. Me parece que éste es un proyecto utópico porque recién estamos terminando de construir los desagües, que incluso es un gasto extra que tenemos que asumir nosotros, porque en realidad nosotros pagamos los impuestos. Me parece utópico. Así que este primer proyecto no lo veo viable.

En la traza principal hay que hacer estudio de impacto. Entonces, me parece que tenemos que hacer un estudio de impacto serio y eso va a determinar si nosotros podemos construir o no la autopista por ese sector. Y esta no es una cuestión de kilómetros -si es que iban a plantear el tema de Alpargatas y que suba, hay casi 60 kilómetros para hacer ese recorrido, que es el verde-, me parece que estamos hablando de una utopía de no poder hacerlo en otro sector.

Así que, me parece que tenemos que intentar preservar el parque. Me dijeron que el Parque Pereyra era originalmente un terreno llano en el que luego se plantaron los árboles. Sí, es verdad. ¿Pero por qué lo tenemos que cortar ahora? ¿Por qué después de 100 años le tenemos que "bajar la caña"? (Aplausos.)

O sea, me parece que tenemos que tener más seriedad con el proyecto y que la autopista no sea solamente una Muralla China que divida a diferentes sectores de la población y que tiene que haber incluso mucha más conectividad con los barrios, cosa que no pasó.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Le queda un minuto de alocución.

Sr. Fernández.- Para ir cerrando, también creo que hay otros tipos de impacto. Me parece que también hay contaminación sonora y contaminación visual. Creo que estos tipos de contaminación, en carreteras modernas, se pueden trabajar. Y si nosotros vamos a gastar un pesito, me parece que podemos gastar un pesito más y armar este proyecto como verdaderamente se deberían construir las autopistas. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número de orador 74, Rafael Guerreiro, particular interesado de El Pato.

Sr. Guerreiro.- Buenas tardes. Agradezco por darme la oportunidad de hablar.

Vengo no sólo en calidad de particular sino por la empresa que da la telefonía y el gas a esta zona, que es la Cooperativa Tres Límites. Particularmente, soy el encargado de dar telefonía en esa zona.

En cuanto a la cooperativa, las tres opciones nos pasan por arriba; no hay forma de que nos esquiven. Porque justo cubrimos tres partidos: una parte de Florencio Varela, otra de Berazategui y otra de La Plata. Pase por donde pase nos va a pegar y nos va a perjudicar nuestra infraestructura en la zona.

No sé si alguien recuerda algún precio que no haya subido en los últimos 15 años. ¿Hay algo que su precio no haya subido en los últimos 15 años? (Manifestaciones.) La telefonía básica. El valor de la telefonía básica no aumenta desde hace 15 años. Y nosotros nos tenemos que mantener dando el servicio con los precios de hace 15 años.

Estas trazas nos afectan en la infraestructura. La última vez que nos hicieron correr las cosas lo tuvo que pagar la cooperativa. En estos momentos, la traza que más nos interfiere, que es el centro de nuestros troncales, es la que va por la ruta 2. Con los precios que manejamos, si tuviéramos que correr eso, no podríamos hacerlo. Esto quiere decir que si cortaran un cable incomunican a las 30 mil personas, porque hay 7 mil de líneas que dan comunicación a 30 personas, dentro de 7 mil familias.

La alternativa 1 nos interfiere pero en un sector que no sería tan perjudicial. La alternativa naranja, afecta más a un tramo en el que tenemos un troncal principal de gas. En este caso, pediría que si va a hacer cualquiera de estas alternativas, tengan en cuenta la posibilidad de ayudarnos con esto.

Sobre lo que es la alternativa número 3, como han dicho los que hablaron anteriormente, hace poco nos partió el pueblo por la mitad.

Hoy en día -durante los fines de semana y de recambio de vacaciones- esa traza se congestiona porque todo lo que es Capital y el Gran Buenos Aires pasa por ahí. Y si a esto le agregamos tránsito pesado, va a ser imposible. Todo esto sin contar que, como habrán escuchado por radio, cuando hay temporada turística prohíben el tránsito pesado. Es decir que estarían prohibiendo el tránsito pesado en la autopista de tránsito pesado.

Por eso, en representación de la cooperativa digo que la alternativa 3 no es viable. Pero si se llegara a realizar, les pido que tengan en cuenta los costos de la cooperativa.

Como particular interesado les digo que en la parte que está dividido el pueblo nos ha perjudicado bastante. Se han hecho puentes peatonales. La distancia entre una parte del pueblo y la otra era de 100 metros. Al cerrar y vallar y al ser imposible atravesar la ruta, hubo que hacer puentes peatonales. Por la altura que tienen, cada rampa tiene aproximadamente 100 metros. Si encima se hace una autopista con la alternativa aérea, ¿A qué altura se van a construir los puentes? Vamos a tener que subir prácticamente un kilómetro para cruzar la ruta.

Así que particularmente esta alternativa tampoco la puedo aceptar, que es la alternativa 3.

Con respecto a las alternativas 1, 2 o la de La Plata, en la Calle 90, creo que hay personas más capacitadas que yo para decidir. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Tiene la palabra el señor Tomás Vanrell, secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Florencio Varela. Tiene 10 minutos.

Sr. Vanrell.- Muy buenas tardes a todos, ingeniero Periotti, ingeniero Sedda, ingeniero Arias Saisi. Es una alegría estar nuevamente en esta posibilidad que nos da Vialidad para poder exponer las ideas de cada una de las partes en esta Audiencia Pública que tiene que ver con la Autopista Parque Presidente Perón.

Yo me voy a referir a lo que el Municipio de Florencio Varela entiende como positivo de este emprendimiento, y en primer lugar traigo el saludo a las autoridades de la Audiencia Pública y a los presentes del intendente Pereyra, que festeja la decisión política de la presidenta de la Nación de haber puesto en marcha esta obra definitivamente para poder mejorar el camino de vinculación que tiene que ver con el tercer anillo del área metropolitana.

Entrando en tema, y para no aburrirlos con las primeras cuestiones que tienen que ver seguramente con lo que ya han hablado, vamos a ir a los temas directamente que tienen que ver con Florencio Varela.

La nueva obra contribuye a descomprimir el volumen del tránsito en el área central, porque verdaderamente va a permitir que nosotros tengamos una vía alternativa para todo lo que tiene que ver con la producción y con el turismo del área; mejores sistemas de transporte y de comunicación; favorece la dinámica regional para la interrelación entre la accesibilidad y las actividades económicas; redefine y redirecciona la expansión de la mancha urbana. Nosotros en la zona por donde va a pasar la autopista tenemos un área rural importante, que esto va a potenciar y va a permitir que se generen desarrollos turísticos, inmobiliarios y productivos. Y además la continuación de la expansión de las urbanizaciones, porque Florencio Varela está teniendo en su área rural algunas presentaciones asociadas a la traza de la autopista.

Los espacios de áreas verdes serán tratados respetando la forestación existente y estarán destinados al esparcimiento y desarrollo de actividades deportivas, sociales y culturales. Esto es algo que ya habíamos visto en la audiencia que tuvimos en Ezeiza y que realmente nosotros vemos como positivo: que cada uno de los distribuidores y las áreas van a ser tratadas como espacios verdes para que la comunidad pueda tener desarrollo cultural, deportivo, comunitario y de esta manera poder construir la ciudadanía que todos trabajamos en nuestro distrito para tener.

Esta intervención valoriza aquellas tierras que en la actualidad están fuera del mercado urbano o ubicadas en forma marginal. Esto coloca a Florencio Varela como un nuevo portal en la zona de la autopista, que le va a permitir un desarrollo importantísimo en esos aspectos que les mencionaba, tanto el turístico, el que tiene que ver con el transporte, el que tiene que ver con la industria, el que tiene que ver con la urbanización.

Respecto de los caminos rurales, se generan nuevos usos del suelo en logística y servicio, importante para toda la actividad productiva, tanto rural como industrial. Acá hay una imagen del corte del proyecto de autopista, que seguramente ya la hemos visto, pero la autopista realmente tiene un perfil adecuado a la zona por la que va a pasar, que en general en nuestro territorio es por zonas rurales. Un

tema que nosotros pedimos, que ya planteamos en Ezeiza, es que las colectoras de la autopista estén pavimentadas. Esto nos parece importante porque va a permitir que todo el tránsito local no tenga que subir a la autopista para poder trasladarse de un punto a otro.

Dato importantísimo para nosotros, y creo que también para la gente de Berazategui, es la pavimentación de la Avenida Ingeniero Allan; en el caso de Florencio Varela desde la calle Manuel Belgrano hasta la Ruta Nacional 2. Esta es una arteria alternativa fundamental, que nosotros creemos que va a potenciar aun más el uso de la autopista y va a permitir que todo el desarrollo productivo que tiene la zona pueda potenciarse con la pavimentación de esta avenida ingeniero Allan, con lo cual solicitamos conste que es un pedido del Municipio. Así como también lo que tiene que ver con la iluminación de todo el trayecto de la autopista, que es un tema que también nos interesa sobre manera, sobre todo por las cuestiones de seguridad.

Respecto de las trazas, nosotros entendemos que la traza que desvía por Ruta 2, Rotonda Alpargatas, no es la más adecuada, y consideramos que la propuesta que está en danza de que sea la continuidad por la calle 403 nos parece correcta, que no perjudica de ninguna manera lo que tiene que ver con el Parque Pereyra Iraola, porque le pasa por el costado, y va a ser una manera de generar una nueva vialidad que permita no congestionar aun más lo que es hoy la Autovía 2 y de esta manera poder tener la alternativa de que la autopista de vinculación no compita o no se congestione con la Autovía 2, que hoy es una ruta no sólo productiva sino turística de importancia.

Esta intervención se produce en la Ruta 2, a la altura de la intersección de la Ruta 36. Las desventajas que vemos, como les comentaba, que tiene mayor recorrido hasta la Autopista La Plata-Buenos Aires; incorpora tránsito sobre una red existente, como les comentaba, y eventualmente generará grandes complicaciones al confluir circulación de turismo y de carga.

Muchísimas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Corresponde el turno al señor Diego Alberto Bianconi, de la Unión Industrial de Florencio Varela.

-No se encuentra presente.

Sr. Secretario (Sedda).- Pasamos entonces a Luis Alberto López, Central General de Empresarios de Florencio Varela. Tiene 5 minutos.

Sr. López.- Ante todo, buenas tardes a todos. Vamos a corregir: Confederación General Empresaria de Florencio Varela. Somos una multisectorial. Nosotros tenemos en nuestra mesa de trabajo a todos los sectores productivos, industriales, comerciales de Florencio Varela, y por eso estamos abocados a trabajar o a pensar en algo que hoy escuché acá, que es trabajar para nuestro futuro y para el futuro de nuestros hijos.

Si hablamos de futuro tenemos que pensar que vamos a ir apuntando a un país que va a estar creciendo, como crece todo el mundo, que durante un tiempo vamos a tener un conflicto de hacinamiento, y que si no armamos esa estructura para manejarnos, quizá estemos ante un problema.

En particular pertenezco a la zona rural, sobre el lado sur de Florencio Varela; estamos justo pegados a El Pato. O sea, pertenecemos a la zona productiva, y si hablamos de defender nuestro medio ambiente, ése es nuestro medio ambiente. Es nuestra tierra, es la que nos genera alimentos frescos, es la que nos está garantizando hoy la canasta del argentino que está transitando por el problema que la carne está cara y tiene que comer verduras. Esa verdura sale de ahí, justamente.

Entonces, no podemos oponernos a una obra que va a potenciar esa actividad, que va a estar poniéndose a la altura de las necesidades que vamos a tener en nuestro futuro, cuando el 30 o 40 por ciento más de población se nos venga encima por ser el primer cordón para venir a habitar. Se va a saturar Buenos Aires, Florencio Varela, Berazategui, todos estos lugares seguramente van a elegir para venir a vivir. No tenemos que perder eso: nuestro medio ambiente, nuestra tierra, nuestra generadora de alimento.

Por eso apoyamos plenamente el proyecto, en esa traza que nos pasa por un lugar donde nos va a modificar esa condición productiva, va a aceptar un poco inversiones turísticas, como recién aclaró el licenciado Vanrell.

Cuando llegamos a la Ruta 2 evidentemente hay algo que es una lógica: se va a armar un nudo; ya hoy es un nudo. No lo vamos a poder mejorar si salimos a montar esa ruta o esa autopista y desembocar en la Ruta 2, que ya hoy es conflictiva. Por eso tenemos que pensar en una alternativa. Y si nos metemos en el Parque Pereyra Iraola, creo que tendrían que opinar seguramente más la gente de Berazategui o la gente que es dueña del lugar. Nosotros tenemos un derecho también, porque la biósfera nos corresponde a todos. Si tenemos que opinar, y simplemente a modo de opinión, la alternativa de la 403 creo que es la más viable, en la cual lo que va a afectar es muy poco. Es realmente la conciencia ambiental del ser humano, de todos nosotros, es mucho más de lo que pueda ser correr tres árboles de lugar. Si nosotros aprendemos a vivir separando nuestros residuos, teniendo conciencia de qué hacemos con nuestro planeta, buscando las energías alternativas a nuestras industrias como para que suplan las energías no renovables, que son las que hoy se están agotando, seguramente vamos a ser mucho más que esos pobres tres arbolitos que estamos defendiendo, que quizá no estamos atendiendo el futuro de nuestro planeta.

Esa es la posición de la Confederación General Empresaria, a la cual yo represento y espero que haya sido entendida. Gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 78, Ana María Cioch, particular interesada de Berazategui. (Aplausos.)

Sra. Cioch.- Buenas tardes. En el mundo, un tercio de todas las especies están amenazadas de extinción, dada la presión que ejerce la humanidad sobre la naturaleza. La expansión agrícola-ganadera descontrolada, la contaminación del agua, las especies exóticas invasoras y el cambio climático son algunos de los modelos específicos que están llevando a la extinción masiva de las especies.

Pero la principal causa de la destrucción es un sistema político económico que lleva adelante obras de envergadura y negocios inmobiliarios que prácticamente no consideran las repercusiones negativas que ejercen sobre el medio ambiente o, más bien, donde las mismas son disimuladas.

El parque provincial Pereyra, la Reserva provincial de Punta Lara y la Reserva Provincial "Guillermo Enrique Hudson", desde fines de 2007 forman parte de la Reserva de Biósfera del Parque Pereyra Iraola, reconocida por la UNESCO. Y esta zona es una de las riquezas inigualables, ya que conserva la mayor biodiversidad de la Provincia de Buenos Aires, no sólo por la gran cantidad de especies, sino también por numerosos procesos biológicos, cantidad indispensable para la supervivencia humana.

Cualquier reducción del área de dicha reserva, como cualquier tipo de contaminación, ya sea sonora, de las aguas, de los arroyos, de bañados, del aire o del suelo repercutirá en gran parte en las especies que ya no contarán con el hábitat natural que necesitan para sobrevivir, lo que implicará su pronta extinción.

Por ello, el proyecto de la Autopista Presidente Perón en su tramo cuarto, en dos de sus tres alternativas tendrá un impacto negativo para la Reserva de Biósfera, incrementando los niveles de contaminación, rompiendo el equilibrio del medio ambiente y provocando la desaparición de una de las zonas de mayor diversidad de la región.

Además, la Reserva de Biósfera constituye la última área del Acuífero Puelche en el sur del área metropolitana, uno de los mayores reservorios de agua apta para el consumo de la provincia y por ello es necesario conservarla. Tanto es así que la mayor parte de nuestro distrito está abastecida del mismo.

En este punto es necesario conocer los antecedentes del proyecto de la Autopista Presidente Perón. Sabemos que la Autopista Presidente Perón surge con un propósito de constituirse como la extensión del Camino del Buen Ayre, para formar el tercer anillo de circunvalación del área metropolitana, cruzando 15 partidos bonaerenses y uniendo el Acceso Norte -es decir, la Autopista Panamericana- con la Autopista La Plata-Buenos Aires. Pero la Autopista Presidente Perón o Camino del Buen Ayre se trata casi exactamente del proyecto original del Cinturón Ecológico del CEAMSE, desde el año 1978 ya que la traza es la misma, excepto que entraba por el arroyo Las Conchitas, bordeaba Gutiérrez y terminaba en Hudson.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Le resta un minuto.

Sra. Cioch.- Me voy a extender un poquito más. (*Manifestaciones.*)

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Hagan silencio, por favor.

Sra. Cioch.- A través del proyecto ecológico del CEAMSE se tenía varios objetivos simultáneos que iban a generar grandes beneficios.

El CEAMSE, a pesar de ser una sociedad del Estado muchas veces antepuso intereses personales de sus representantes por sobre el interés público, provocando cientos de enfermedades y hasta varias muertes, en caso fundamentado en el Relleno Sanitario de Villa Dominico.

Actualmente es posible vincular dicho proyecto del Cinturón Ecológico con la propuesta conjunta que tiene el Municipio de Florencio Varela con Berazategui, de construir una planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos, dado que la planta podría utilizar la autopista para el transporte de los residuos.

Por otro lado, en septiembre pasado...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Señora: su tiempo ha finalizado.

Sra. Cioch.- ¡No! ¡Por favor, permítame continuar porque...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- ¡Por favor! ¡Tenga respeto por esta Asamblea!

Sra. Cioch.- ¡No! Esto lo voy a decir.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Le pido por favor...

Sra. Cioch.- ¡No, señor! Hay gente que ha hablado menos tiempo y hay gente de ustedes que ha hablado más, y voy a usar ese tiempo.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- ¡A usted le corresponden 5 minutos!

Sra. Cioch.- Por otro lado, en septiembre pasado el señor...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- ¡Le estoy diciendo que su tiempo terminó!

Sra. Cioch.-... Francisco Armando Gandía, subsecretario de Coordinación de Técnica municipal...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- ¡Por favor! ¡La voy a tener que hacer sacar por la fuerza pública, señora!

Sra. Cioch.- ...reconoció que van a pasar los residuos industriales y patológicos por dicha autopista. (*Manifestaciones.*)

Esto nos lleva a pensar que no sólo es la autopista de la basura sino que también es la autopista de la muerte. (*Aplausos.*)

Esta es una pequeña reseña. Dijo un señor que hace casi 30 años cuando todavía no se había iniciado el proceso de descolonización contemporáneo anunciamos la tercera posición en defensa de la soberanía de las pequeñas naciones, frente a los bloques en que se dividieron vencedores en la Segunda Guerra Mundial. Hoy, cuando aquellas pequeñas naciones han crecido en número y constituyen el gigantesco y multitudinario Tercer Mundo, el peligro es aun mayor.

Creemos que ha llegado la hora en que todos los pueblos y gobiernos del mundo cobren consciencia de que la marcha suicida de la humanidad ha emprendido a través de la contaminación del medio ambiente y de la biósfera, la dilapidación de los recursos naturales, el crecimiento sin freno de la población y la sobrestimación de la tecnología y la necesidad de intervención inmediata de la dirección de áreas de Estado, a través de la cual se mancomuna el derecho internacional.

La concientización debe originarse en los hombres de ciencia, pero no puede transformarse en la acción a través de los dirigentes políticos. (*Manifestaciones.*)

La lucha contra la contaminación del ambiente y de la biósfera...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- ¡Silencio, por favor!

Sra. Cioch.-... en el despilfarro de los recursos naturales, el ruido, el hacinamiento... (*Manifestaciones.*)

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Por favor, ¡silencio!

Sra. Cioch.-... de las ciudades, debe iniciarse.

¡Estas son las palabras del General Perón dichas el día 21 de febrero de 1972! (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número de orador 79, tiene la palabra Alicia Castro. (*Manifestaciones.*)

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Perdón, por Secretaría, solamente registren los 5 minutos que le correspondía hablar a la señora. (*Manifestaciones.*)

Por favor, no dialoguemos, silencio. Hay más de cien personas para exponer que disponen de 5 minutos. (*Manifestaciones.*)

Sr. Presidente (Periotti).- La Audiencia Pública no es una Asamblea. Por favor, les pedimos respeto por los que hablan, por todos.

Vamos a continuar con el próximo orador. (*Manifestaciones.*)

¡Esto no es deliberativo! ¡Por favor! (*Aplausos.*) ¡No es una Asamblea y no es deliberativo! (*Manifestaciones.*)

¡Por favor! Siéntense porque va a hablar el próximo orador. (*Manifestaciones.*)

Sr. Participante.- ¡La señora Ana Cioch es concejal!

Sr. Presidente (Arias Saisi).- No se ha presentado como tal.

Sra. Participante.- La señora es concejal de Berazategui.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- La señora Alicia Castro, de City Bell. ¿Se encuentra, por favor? Por ahí no me escucha, si se encuentra presente, por favor.

Sra. Participante.- Un minuto para llamar. Más no, se pasa el tiempo.

-Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- La señora Alejandra Zago, de Villa Elisa, particular interesada.

Sra. Zago.- Buenas noches. Hay algo que no está quedando claro y conviene aclararlo ahora.

De ninguna manera nos oponemos a la autopista y al progreso. Tampoco nos interesa estar en desacuerdo con los vecinos de Berazategui ni de El Pato ni de Ensenada. Queremos la creación de puestos de trabajo y la creación de riqueza en Ensenada, Berisso, El Pato y su consecuente creación en todo el Conurbano.

Como participantes de esta audiencia queremos preguntar, tanto al grupo técnico como a los representantes del pueblo, ¿se evaluó el valor presente en un escenario de litigiosidad? Porque no se informaron escenarios alternativos.

El factor tiempo, mencionado por el representante de la Corporación del Puerto, ¿no piensan que se va a prolongar porque los propietarios no van a ceder su propiedad y van a terminar en juicios prolongados?

El grupo técnico informó que la alternativa 3 es la más corta en tiempo, menos expropiaciones, no afecta cursos de agua, no afecta ecosistemas, no hay población residente y tiene un impacto positivo en el medio ambiente. La única debilidad es que en la etapa de construcción tiene un impacto en el tránsito.

Nosotros rechazamos el trazado de la autopista por el Parque Pereyra Iraola y su área de influencia: calle 403 de Villa Elisa, por todo lo que fundamentamos. Esta zona es un cordón en donde se concentra la producción frutihortícola y floral que abastece el 70 por ciento de la población de la región. Es un área declarada Reserva de Biósfera, con todo lo que eso implica.

El Parque Pereyra Iraola es una de las obras más visionarias de Perón: dejarnos un parque de recreación al que todos podamos tener acceso. Es una paradoja que este pulmón verde que nos dejó el general Perón sea destruido por una autopista que lleva su nombre. Nada más. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 81, Gabriel Soler, particular interesado de La Plata.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- El número 82 es la señora Isabel Goncalvez Domínguez, que es de Villa Elisa. Por Secretaría nos pidieron, señor presidente, que en vez de la señora se adelante la expositora número 103, que es la señora Victorina Spoja. (Aplausos.)

Sra. Spoja.- *Mari, mari, kompuché. Mari, mari* señores de Vialidad Nacional. Buenas tardes les estoy diciendo en la antigua lengua de la nación tehuelche mapuche.

No es menor esta situación que acaba de plantearse, que después de 518 años de habernos saqueado los territorios en todo el continente americano, no es menor que a 128 años de la fundación de la ciudad de La Plata a costa de la sangre de nuestros *Lonkos*, de nuestras hermanas, de nuestras *Pillán Kushes* espirituales, de nuestros jóvenes y de nuestros niños, la nación tehuelche mapuche a través de mi palabra en la hoy provincia de Buenos Aires esté en esta Audiencia Pública. No es menor.

Nosotros creemos en el *Ad Mapu*, la Justicia de un Todo, no la Justicia de los hombres.

Quiero decirles el porqué de la presencia y el derecho de estar acá. Nosotros hemos realizado diferentes foros regionales y ustedes sabrán, y para quienes no conocen hay varias legislaciones, tratados y convenios internacionales que avalan los derechos de los pueblos indígenas preexistentes en su territorio. El Parque Pereyra Iraola, si bien fue creado posteriormente del saqueo, como dijera hoy una señora arquitecta, estos eran solamente pajonales. Pero en esos pajonales autóctonos había gente, misantes, y hoy *ta fachiantu petu mongelein*, en este día los pueblos estamos vivos para decirles a todos los señores que esto así no es.

La señora presidenta de la Nación en las Naciones Unidas el año pasado dijo que tenían que terminarse los enclaves coloniales en América. Parece que no.

La Nación Argentina adhirió, a través del Convenio de Biodiversidad, en Río de Janeiro, en un tratado, violando hoy el Convenio 8-J de Biodiversidad, que tiene que ver justamente con las reservas de biósfera.

Para los pueblos existentes esta Reserva de Biósfera es el *Ixofijmogen*, que es el conjunto de todas las vidas entre sí, porque desde el más pequeño insecto tiene derecho a ser defendido. Y cuando alguien dice "qué puede incidir en los intereses de los grandes monopolios que saquen cuatro árboles y reforesten nuevamente", sí incide. ¿Sabén por qué? Porque los árboles, los animales, las especies, las aves, los insectos, que hacen al equilibrio ecológico, no pueden decir "no me mates", "no me saques", "no me traslades". Para eso está el ser humano, que supuestamente es inteligente. Entonces, él debe defender las reservas de biósfera.

Esta violación es simultánea desde el Estado Nacional porque violó este tratado que ellos mismos firmaron. Desde el Estado provincial también fue violado en la provincia de Buenos Aires. ¿Por qué? Porque el decreto 3631/2007, que avala también los derechos de los pueblos indígenas y el reconocimiento a través de la ley provincial 11.331 de los derechos de los pueblos indígenas de la provincia de Buenos Aires, también adhiere al Convenio 8-J de Biodiversidad. O sea que están desconociendo y violando desde la Nación, desde el Estado Nacional y desde el Estado provincial, los derechos de biodiversidad, en este caso del Parque Pereyra Iraola.

Nosotros como pueblos preexistentes, y como algunos dijeron hoy "lo siento por los mapuches", yo les quiero decir a todos que nosotros los pueblos preexistentes, en nuestro propio territorio somos parias. No tenemos ninguna quintita, no tenemos ningún *country*, tampoco lo queremos porque somos libres. No queremos estar atados entre rejas. Somos libres de espíritu, que es lo que nunca pudieron matar y jamás van a poder matar. (Aplausos.) Pero tenemos la palabra para defender la vida.

Solicito a los señores que han tenido la oportunidad de ser instruidos, pero aparentemente no educados, porque la educación se recibe en la casa, se mama desde la genética de los abuelos, de los

padres, de las costumbres. (Aplausos.) Estamos llenos de instruidos pero no educados. Entonces, se habla en términos técnicos, como para que la gente no entienda. La gente entiende lo que es vida y lo que es muerte. Es muy simple: a partir de que uno nace empieza a morir, pero tiene que elegir cómo morir. Luchando, jamás de rodillas. El Estado quiere seguir siempre poniéndonos de rodilla, no solamente a nosotros los indígenas, los mapuches tehuelches, como nos dicen, sino a todos ustedes, los argentinos que habitan hoy. Entonces, confrontan los distintos partidos: confrontan Berazategui con El Pato; El Pato con Ensenada; Ensenada con Berisso; Berisso con La Plata, y en el camino están los señores mandatarios, que son nuestros empleados, quienes tienen que dirimir la voluntad del pueblo, no lo que ellos ven más conveniente a un partido político. (Aplausos.)

Tienen que defender el derecho a la vida. Entonces, solicito, señores de Vialidad Nacional, a los señores técnicos...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le resta un minuto de charla.

Sra. Spoja.- Muchísimas gracias, señor.

Les digo a los señores mandatarios, a los señores técnicos, a los señores ingenieros, a toda la plana mayor de Vialidad Nacional, a todos los que tengan alguna responsabilidad: el Parlamento Mapuche-Tehuelche de la provincia de Buenos Aires y la Confederación Tehuelche de la República Argentina les exige que pasen el informe correspondiente de todas y cada una de las responsabilidades que les compete en esta obra.

De no ser así, nosotros, como pueblos preexistentes, consideraremos que están violando nuestros derechos y nuestros espacios ceremoniales, porque en el Parque Pereyra Iraola, el derecho de culto, que es una ley de la Nación Argentina, nos protege porque hacemos ceremonias en ese espacio: nuestro Año Nuevo y las ceremonias a la biodiversidad. Por lo tanto, nosotros no les rompemos sus iglesias ni los templos evangélicos; nosotros no tenemos doctrina, tenemos la espiritualidad del Cosmos. Así que, pedimos que por favor eso también se respete porque sobre la 403, sobre la curva, hemos hecho ceremonias.

Así que señores no violen estos derechos preexistentes porque la espiritualidad no se puede violar, porque el Cosmos se encarga de poner cada cosa en su sitio. Por favor, señores, si no van a cumplir con lo que corresponde, aténganse a que se les haga un juicio por incumplimiento de funcionario público. Y si tenemos que llegar a la Corte Internacional de La Haya, no va a ser la primera vez que lo hagamos para sentarlos a hacer lo que corresponde. ¡Maricí Weu! (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- La señora Carolina Muri, que es la número 83, particular interesada de Villa Elisa, por Secretaría pidió que cambiemos. Les aviso que aparte de los inscriptos en el orden del día, por Secretaría se inscribieron hasta las 13 horas 21 personas más. Entonces, la señora Carolina Muri pide ser cambiada por el señor Javier Eduardo Beresiarte, que es el número 10 del nuevo listado.

Sr. Beresiarte.- Buenas tardes. Quiero agradecer a la Dirección Nacional de Vialidad por esta oportunidad que nos da para que dialoguemos. Siento ganas de decirles compatriotas. Sería muy raro que tuviéramos intereses encontrados entre nosotros si estamos todos por el bien común.

A mí me da la idea de que en el choque lo que se ha encontrado son dos cosas muy importantes para nosotros, básicamente. Y que si no nos quedamos con las dos, nos estaríamos conformando con poco. Una es

la autopista y la otra es la Reserva Natural de la Biósfera. La cuestión sería que contamos con la Dirección Nacional de Vialidad para que nos abra este espacio de diálogo y también contamos con ella para que sepa elegir la opción de obra más inteligente y más conveniente para todos.

Hay otra cosa: a esto se le llama una megaestructura; es realmente un emprendimiento enorme, que nos involucra directamente a un montón de personas, que vivimos muy lejos unos de otros y con situaciones diferentes. Y en este tipo de reuniones, cada uno de nosotros tranquilamente puede venir a aportar algún detalle más de la zona por donde pasará este emprendimiento.

Y yo tengo dos detalles. Uno, que desde las 10 de la mañana estamos hablando del impacto ambiental y los estudios sobre el impacto ambiental y en ningún momento se ha nombrado un tópico, un concepto o un término indispensable para controlar el impacto ambiental que es fácil: la conectividad. Conectividad es algo que se aplica en los bordes de las reservas naturales para poder mantenerlas. De ese tópico, de ese ítem, nadie habló y en este caso es desencadenante.

La conectividad quiere decir que una reserva natural debe conectarse, convivir, tener un borde permeable, transitable para su mantenimiento. No se está dando en este caso, visiblemente.

Por otro lado, quiero recordarles que yo soy un vecino de Villa Elisa y apoyo los siete puntos que nombró mi vecino Gabriel Montero, pero no es una cuestión de intereses creados, es una cuestión de bien común porque nos conviene a todos que las cosas se hagan bien en nuestro país, del primero al último.

Entonces, quiero plantear el segundo detalle que traigo. Una Reserva Natural de Biósfera no es jurisdicción provincial ni municipal ni nacional. Una Reserva Natural de la Biósfera es un sector que tiene características planetarias, globales.

Y así como no vi el tema de la conectividad dentro de ninguno de todos los que mencionaron el impacto ambiental y tampoco sobre esto que recorre justamente el borde donde debe cuidarse esta reserva fundamental. Es más, es aberrante cómo se lo daña y ni siquiera se lo nombra.

Otro detalle que quiero comentar es respecto la jurisdicción -para llamarlo de alguna manera- de una Reserva Natural de la Biósfera y que sí lo he visto en las debilidades de algunos proyectos, y que sí se ha tenido en cuenta, que es la cuestión del conflicto social, de qué tan cuestionado puede ser por la gente un proyecto, una idea o un anteproyecto. Al ser una Reserva Natural de la Biósfera -habiéndonos enterado a días de esta Audiencia Pública de lo que se trata con una información más o menos cierta- me hace pensar que esta intervención sobre una Reserva Natural de la Biósfera -por llamarla de alguna manera- ni siquiera ha comenzado a difundirse.

No sólo nosotros estamos expuestos frente al mundo de qué manera nos comportamos frente a él -recuerden que todos nosotros vivimos gracias a este lugar, podemos tomar agua, etcétera-, sino que es la mismísima Dirección Nacional de Vialidad la que está expuesta frente al mundo, porque entre estas dos cosas importantes que se nos han cruzado, en una tiene incumbencia el mismísimo Planeta.

Entonces, pongámonos de acuerdo. No tenemos nada en contra unos con otros. Todos queremos hacer lo mejor para nuestro país. Si peleamos por eso, vamos a hacer mejor nuestro país.

Quiero agradecer nuevamente no sólo el espacio para expresarme sino la garantía que nos da la Dirección Nacional de Vialidad de que el proyecto será el más adecuado para el Planeta. Dejemos de lado la ignorancia y entendamos ya que el Planeta pende de un hilo y si no lo cuidamos entre todos, por hache o por be, siempre tenemos síntomas de que tenemos que empezar a cuidarlo. Estoy muy agradecido. Hasta pronto. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 84, la señora María Lilia Merzdorf.

Sra. Merzdorf.- Buenas noches. Es un poquito difícil encarar el parecer como ciudadana a esta altura y después de haber escuchado tantos argumentos, de los que nos hemos enriquecido, a pesar de algunas cuestiones que nos han separado momentáneamente. Son muchos los temas que están involucrados acá.

Es un poco difícil enfocar esto sin tamizarlo a través de la experiencia personal y los años que uno lleva puestos. Yo por ejemplo tengo mi vida muy vinculada a la región. Mi infancia tiene mucho que ver con Ensenada. Y esa Ensenada que yo viví en mi infancia, justamente en la época del general Perón, era una Ensenada llena de esperanzas, donde se podía hacer proyectos. Y si con esfuerzo y tesón nos poníamos a lograrlos, se podía conseguir.

Transcurrieron muchos años; yo salí de Ensenada, y cada vez que volvía la encontraba siempre igual. Yo decía "qué cosa, tantas empresas tiene Ensenada y no progresa, ¿cuál es el problema?" Después me fui interiorizando de otras cosas, el tema del puerto. Ya mayor integré la llamada Multisectorial Pro-Reactivación del Puerto de La Plata, con aquel anhelo de lograr un puerto multipropósito, perfilado también con la región; un puerto que si lo retrotraemos por ejemplo al sueño de Dardo Rocha, yo supongo que no lo concibió como puerto petroquímico sino perfilado con la posibilidad productiva agrícola-ganadera. Después tuvimos el descubrimiento del petróleo, tuvimos al general Mosconi y la instalación de la destilería en el puerto, hasta que se convierte en un puerto petroquímico fundamentalmente.

Como ciudadana también he visto un puerto contaminado en mi lejana juventud: los canales negros y todo ese tipo de problemas. Pasó el tiempo y lo que se estableció como industria y fuente de trabajo... Yo también me casé con un trabajador de YPF, así que mi familia debe de reconocer la importancia del salario ganado en ese ámbito laboral, así que de alguna manera pertenezco a la familia ypefiana; no hay que ser desagradecido.

Hay aspectos que tienen que ver con la realidad que vivimos, individual y socialmente, con lo que nos viene dado, con lo que no generamos nosotros desde el momento en que podemos tener un protagonismo. Frente a lo que nos viene dado, yo creo que tenemos que aceptarlo.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Señora, le queda un minuto de exposición.

Sra. Merzdorf.- Cómo no, gracias. Tenemos que aceptarlo y tenemos que mejorarlo. Y reconozco que muchísimos aspectos, aun de contaminación, yo los vi mejorados, y vi también ciertas compatibilizaciones entre lo privado y lo estatal, porque es posible. Es posible no confrontar, por favor, y mirar hacia una optimización ambiental.

¿Pero qué pasa? También nos encontramos que pasaron muchos años de democracia y pudimos haber generado algo distinto, y seguimos todavía con estas controversias que nos encuentra en el presente. Hay baches que ya no tendríamos que tener. Por ejemplo, todos sabemos que si hay un puerto, el puerto necesita vías de comunicación. Pero también sabemos lo que hemos verificado, que alrededor de esa vía, de ese puerto, de ese origen y de ese punto de llegada hay poblaciones que necesitan hacer su desarrollo y hacer sus salidas a las producciones, como pasa por ejemplo con los productores rurales, que de pronto no tienen, pero hablo de lo cercano...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Señora, por favor.

Sra. Merzdorf.- Enseguida, un minutito.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Hay muchísimos oradores, por favor.

Sra. Merzdorf.- Perfecto, pero quisiera dar un cierre, si me permite, no sé.

Yo lo que digo es que sobre la base de lo que hay se puede mejorar mucho, pero siempre resguardando lo que fundamentalmente es vida, es calidad de vida y los marcos legales. Yo creo que si existe una Constitución Nacional que reconoce derechos ambientales y que la Constitución provincial obviamente también es acorde a esto, primero está la Constitución y los derechos ambientales. Y todo lo que se haga tiene que ser conforme a ese marco legal. (Aplausos.)

Entonces, no es cuestión de un pedacito más ni un pedacito menos, porque lo que corresponde, corresponde, y lo que no corresponde, no tiene retaceo ni de un centímetro. (Aplausos.)

Creo que tenemos que seguir buscando la mejor vía racional, ecológica, de desarrollo también industrial y poblacional, pero en unidad. Hoy yo me desayuné de un montón de cosas que no sabía y que sin embargo veo que hay una mesa que tiene elaborados proyectos, con gran conocimiento, aun de costos, que la población, yo como miembro de la población, no conocía. Si por algo debo agradecer es justamente por haberme desasnado de estas cosas. Pero ojalá esto se siga repitiendo, porque el pueblo quiere saber de qué se trata. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 85, la señora Elena Beatriz Senatori. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Periotti).- Si me permiten, faltan 66 oradores. Por eso es que pedimos, rogamos, que se ajusten por favor a los tiempos. No es una exigencia caprichosa. Es simplemente por la cantidad de oradores que todavía quedan.

Sra. Senatori.- Buenas tardes. Mi nombre es Elena Senatori. Para poder respetar los tiempos que nos está pidiendo acá el presidente, les voy a decir que yo soy una originaria de Jujuy, de Salta, de Mendoza y de Entre Ríos, porque mis padres fueron traídos del éxodo del interior en el año 1949 por el teniente general Perón, cuando por radio, en el campo propio que ellos tenían allá, fueron llamados a unirse a Buenos Aires, a la gran forma que iba a hacer la vida mucho mejor acá en Buenos Aires. Entonces ellos fueron los tenedores de la tierra, que hoy seguimos cultivando. En ese tiempo no se podían usar químicos, como hoy les llamamos. En el Parque Pereyra Iraola no se podía usar gamexane. No se podían cortar los árboles, cosa que hoy estamos cuidando de la misma manera los que vivimos allí.

La llegada al Mercado de Abasto, al Mercado de Avellaneda, al Mercado de La Plata, siempre fue en consignación, siempre fue pobreza para todos los habitantes del Pereyra. Es más, mi padre murió sin atención médica porque no tenemos caminos, no tenemos luz y tenemos la Autopista La Plata-Buenos Aires que vive llena de luces todo el día y toda la noche. Los vecinos me dicen que yo soy privilegiada, porque cuando estuvo el CIFIN a nosotros por ser vecinos del colegio de Pereyra nos pudieron poner la luz.

Primero fueron tenencias precarias cada cinco años; después fuimos arrendatarios; después tuvimos uso y tenencia. Hoy, señores, nuestra huerta, la del sector I y J, está metida 500 metros adentro de donde termina el parque. Nosotros estamos amojonados por la empresa cuando vino a amojonar y tuvimos el helicóptero que nos estuvo haciendo la planimetría de todo lo que era. Ahora, acá se dijo todo el

día que pasaba por el borde del parque. Nosotros estamos 500 metros adentro de donde es el borde del parque. (*Aplausos.*)

Hace diez años nos dijeron que no teníamos que contaminar. Así que a los productores nativos, ya les digo, jujeños, de todo el país, que fueron del éxodo del interior y que nos llamaron "cabecitas negra" -sigo siendo cabecita negra, y con mucho gusto y a mucho orgullo seguiré hasta el día de mi muerte siendo así-, nos dijeron hace diez años "no deben contaminar". ¿Saben quién se acercó? Todas las universidades de La Plata; se armó el IPAF INTA, vino el entonces ministro de Ganadería y Pesca, Cheppi, estuvo en mi huerta. ¿Saben qué me dijo? "¿Cómo se puede vivir en esta pobreza sin dinero?" "Señor, nosotros no estamos necesitando tanto efectivo, necesitamos seguir estando vivos". ¿Saben por qué? ¡Porque la vida no se negocia, señores! (*Aplausos prolongados.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 86, Jorge M. de Ferrari.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 87, Néstor Damián Morua. (*Aplausos.*)

Sr. Morua.- Buenas tardes a todos. Buenas tardes, señor presidente.

En primer lugar, quiero decir que estoy totalmente de acuerdo con la oradora anterior.

Desde un primer momento en este papelito que nos entregaron en esta Audiencia Pública hubo varias falacias. La primera es esta oración que dice "Alternativa 2: en lugar de afectar al Parque Pereyra Iraola, se toman el terreno del sector La Plata". La alternativa 2 se inserta directamente en el medio del Parque Pereyra Iraola. (*Aplausos.*)

En segundo lugar, creo que hoy no se ha tenido en cuenta, por lo menos, la nota escrita que está fechada en el día de hoy del doctor Ricardo Szelagowski, el Fiscal de Estado provincial, justamente defendiendo el Parque Pereyra Iraola y dejando sentado que la alternativa 2 se inserta en el Parque y que, en el caso de actuar sobre esa alternativa, va a tener que actuar él, como Fiscal de Estado provincial, para defender el Parque Pereyra Iraola.

Hay muchos compañeros que hablaron hoy que se los ha ninguneado, diciendo que son ambientalistas -como si fueran ambientalistas ciegos que defienden el medio ambiente- sin tener en cuenta que la Alternativa 2 y el Parque Pereyra Iraola no sólo es una cuestión de ambientalistas; hay toda una cuestión de desarrollo, hay toda una cuestión social que no tiene nada que ver con ese supuesto "ambientalismo" ciego del que se los quiere acusar a muchos de aquellos que hoy hablaron.

También quiero hacer una defensa de lo que dijo hoy el doctor Patricio, que luego el intendente de Ensenada dijo que no era así.

Es decir, en relación con las cuestiones técnicas, la traza de la autopista está pensada en cuanto a logística. Está pensada para el transporte y para las construcciones. Es un modo de pensar el urbanismo de hace 200 años. Es un modo de pensar sobre el transporte, las construcciones y la logística sin pensar en el verdadero desarrollo que tiene que ver con cuestiones sociales, con cuestiones ambientales también y con cuestiones económicas que son ninguneadas todo el tiempo.

Es por eso que, como ciudadano, en el caso de llevarse adelante la alternativa 2, tendré que pedir al doctor Szelagowski, que es el Fiscal de Estado provincial, que proteja el Parque Pereyra Iraola, como anunció en la carta del día de la fecha y que le llegó a usted, señor presidente.

Por otro lado, quiero leer una nota del grupo *scout* -porque además soy parte de ese movimiento- ya que tampoco estamos ajenos a esto desde este grupo. Esta nota es del grupo *scout* número 68, de la Organización *Scouts* de Argentina, que tiene una personería jurídica y que tiene decenas de miles de miembros en todo el país.

La nota dice así: A quién corresponda. De mi mayor consideración. Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, en primer lugar, para hacerles saber que el grupo *scout* número 68, San Francisco de Asís de Villa Elisa, atiende el desarrollo y el sano crecimiento de casi 200 niños y jóvenes entre 7 y 21 años, de dicha localidad y alrededores, cualquiera sea su nivel sociocultural y económico. Trabajando junto a la Asociación Guías de Argentinas, nuestro trabajo y principios están basados en la formación y educación de valores de jóvenes sanos de cuerpo y espíritu desde hace más de 53 años.

Gran parte de las actividades, salidas y campamentos las realizamos dentro del predio del Parque Pereyra Iraola. Inclusive, dentro de la Estación de Cría ECAS. Y gracias a esta posibilidad, tenemos a nuestro alcance una herramienta fundamental para la educación y la formación de nuestros chicos, que es la sana actividad al aire libre y la vida en la naturaleza.

Por dicho motivo, nos es incondicional estar en contra y repudiar todo tipo de medidas que intenten destruir y perjudicar, o simplemente modificar, el hábitat natural del Parque Pereyra Iraola.

Si procediera la construcción de la autopista proyectada a dicho parque, nos veríamos directamente afectados, más allá de la obvia alteración del hábitat que dañaría al Parque.

Desde ya, y descontando que esta posición sea tomada en cuenta por las autoridades correspondientes, como *scouts*, como vecinos y como usuarios del Parque, nos despedimos con un "siempre listos". Gabriel Oscar Spina, jefe del grupo *scout* número 68." (*Aplausos.*) Esto también tiene su personería jurídica y va de parte de la Asociación de *Scouts* Argentina.

Después dejo la nota en Secretaría. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Seguiría, con el número 88, Patricio Narodowski, que habló en el turno número 38. El número 38 corresponde a la señora Elizabeth Rodríguez, quien tiene la palabra.

Sra. Rodríguez.- Yo le cedí mi turno para el uso de la palabra.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- ¿Usted le cedió el uso de la palabra y no va a hablar ahora? Pensamos que era sólo un cambio de turnos.

Entonces, sigue con el número 89, Marcelo Martínez.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- La señora Leda Giannuzzi, con el número 90. (*Aplausos.*)

Sra. Giannuzzi.- Buenas tardes. Mi nombre es Leda Giannuzzi y soy profesora de la cátedra de Toxicología de la Facultad de Ciencias Exactas, de la Universidad de La Plata. Además, soy investigadora del CONICET.

Hace más de 25 años que vengo haciendo análisis de calidad del agua, superficial y subterránea, en todo el Conurbano Bonaerense y, en el último tiempo en particular, en la zona del Parque Pereyra.

A modo de ejemplo quería comentarles una parte de los resultados que nosotros hemos obtenido. Es importante aclarar que los niveles de sustancias químicas, derivadas de la actividad antropogénica, como los son los nitratos y los nitritos, en algunas zonas del Parque Pereyra

se encuentran cuadruplicados con respecto a los valores normales. Esto habla a las claras de la acción del hombre sobre un bien común como es el agua del Acuífero Puelche.

Nuestra función como científicos corresponde a la toma de muestras, el análisis, la elaboración del resultado, la interpretación de los mismos y la entrega de los resultados a la comunidad, así como acompañar las acciones que la comunidad requiera.

Sin embargo, no vengo a hablar de mi actividad como científica en la universidad. Vengo a dar una postura, desde la universidad, con respecto al cuatro tramo de la Autopista Presidente Perón.

Simplemente quiero aclarar en forma muy breve todos los impactos que puede llegar a tener sobre la calidad del agua, sobre el suelo y sobre el aire. Sobre la calidad del agua, he comentado cómo han aumentado y la acción antropogénica que puede llegar a tener la presencia de los efectos colaterales que esta autopista puede llegar a tener, como es la presencia de barrios cerrados, cementerios, bajadas de la autopista, así como la presencia de parques industriales que va a aumentar los contaminantes químicos que hoy nos preocupan particularmente.

Por otra parte, también la contaminación del aire va a verse dramáticamente aumentada. Es así que la presencia de los gases contaminantes como, por ejemplo, monóxido de carbono, dióxido de carbono, hidrocarburos aromáticos policíclicos, derivados del grupo de los sulfatos, mercaptanos, etcétera, altamente contaminantes y dañinos para la salud de niños, mujeres y personas inmunosuprimidas así como el medio ambiente, que va a ser severamente afectado.

Soy de Ensenada y vivo en Ensenada y esta mañana escuché cómo algunos representantes de empresas petroleras justificaban la construcción de estos últimos tramos mientras que nosotros vivimos contaminados y envenenados por los productos químicos que liberan estas empresas en pos de un desarrollo o progreso.

Los científicos comprometidos con la comunidad, que estamos en la universidad pública nos cuestionamos: si eso es el progreso, no queremos progreso. (Aplausos.)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le queda un minuto de exposición.

Sra. Giannuzzi.- Muchas gracias.

Pensamos que los impactos de tipo físico, químico, biológico, van a ser enormes sobre la población y sobre la biota. La biota es todo el medio ambiente y la parte viva.

Quería finalmente sugerir a los organizadores que en la Universidad hay recursos humanos, hay equipamiento y hay personas altamente capacitadas que pueden participar en la elaboración del impacto ambiental así como del análisis de riesgo que esta autopista puede traer.

Finalmente quería decir que yo no vengo a agradecer mi presencia en esta audiencia. (Aplausos.) Nosotros en esta audiencia tenemos derechos. Yo tengo derecho y tengo derecho a ejercer mi poder ciudadano, así como tengo derecho al agua potable, al suelo y al aire libre de contaminantes. Ese es un derecho, es un derecho humano, es un derecho soberano. Nada más. (Aplausos.)

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Una consulta doctora, porque no quedó claro: ¿usted habla en nombre suyo o de la Universidad?

Sra. Giannuzzi.- Me pregunta el señor si hablo en nombre mío o en nombre de la Universidad. Yo me inscribí como la Universidad. Me llamaron a mi casa pidiéndome alguna certificación de que pertenecía a la Universidad. Es decir, sí pertenezco a ella. Les ofrecí el título,

mi sueldo docente y mi sueldo de investigadora, y no me lo aceptaron. Entonces, hablo como ciudadana particularmente damnificada, que además tiene un servicio a la comunidad como docente investigadora. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 91, el señor Leonardo Guarrera.

Sr. Guarrera.- Yo soy Guarrera, Leonardo, ingeniero del Instituto Argentino de Radioastronomía y vecino de Villa Elisa, y también van a expropiar mi casa.

Sra. Participante.- No, no van a expropiar nada.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Guarrera.- Eso es lo que han dicho. Vivo sobre la 403.

El doctor Arnal, director del Instituto Argentino de Radioastronomía, escribió dos hojas que voy a leer.

"Consideraciones técnicas del impacto que tendría la actividad científica tecnológica del IAR por la construcción de la Autopista Presidente Perón por la traza de la 403.

"El 26 de marzo de 1966 se inauguraron oficialmente las instalaciones del Instituto Argentino de Radioastronomía (IAR), un observatorio y centro de investigación astronómico dependiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). En dicho instituto trabajan unos sesenta profesionales de distintas áreas de investigación y desarrollo tecnológico.

"En el IAR también se llevan a cabo desarrollos tecnológicos de suma importancia para el plan espacial de nuestro país, que lleva adelante la Comisión Nacional de Asuntos Espaciales (CONAE). A modo de ejemplo valga mencionar que en esta institución y en el marco del lanzamiento del satélite SAT-D se han desarrollado dos instrumentos denominados técnicamente MWR y NIRST, que aportan información crucial para ciertas áreas de desarrollo económico, de prevención de incendio y a la computadora de abordaje, denominada PAT, que tendrá a su cargo el control y telemetría del tiempo real de cinco de los seis instrumentos científicos que componen la carga del citado satélite. El mismo será lanzado en mayo de 2012, en la base norteamericana de Vanderbilt.

"El IAR, que abarca un predio de aproximadamente 6 hectáreas, posee un camino de acceso que se encuentra ubicado sobre el Camino General Belgrano, a unos 1.200 metros del arco de entrada al Parque Pereyra en la localidad de Villa Elisa. El predio antes mencionado se encuentra a unos 1.700 metros al sur de dicha entrada vehicular.

"Las investigaciones que se llevan a cabo en el IAR hacen un uso de antenas parabólicas de 30 metros de diámetro, que poseen un instrumental científico muy sofisticado y de alta sensibilidad, y que es usado para obtener información de fenómenos que se originan en el universo.

"El predio en el que se emplaza el observatorio del IAR debe cumplir con una serie estricta de requisitos ambientales, entre los que se encuentra la escasa o nula polución electromagnética, que debe existir en aquellas bandas de frecuencia en la que trabajan los receptores, que son instalados por las antenas. Por la escasa o nula polución electromagnética debe entenderse la escasa o nula presencia de interferencias. Una interferencia puede visualizarse como la presencia de una señal cuya intensidad entre los otros parámetros varía en forma rápida e impredecible, pudiendo la misma tener una diversidad de orígenes tales como la presencia de teléfonos celulares, equipos de Wi-Fi, tubos fluorescentes, ciertos equipos electrónicos, equipos de computación, equipos de comunicación VHF y UHF, emisoras de

FM con equipos transmisores fuera de la norma, motores de los vehículos con cables de bujía defectuosos, torres de transmisión de celulares, etcétera.

"Por su naturaleza, las interferencias que pueden afectar al radioobservatorio como el IAR pueden ser de origen interno, si se originan dentro de la misma institución, o externo, si se originan en el medio ambiente que rodea la institución.

"Las interferencias de origen interno se minimizan mediante la puesta en vigencia de estrictos protocolos, mientras que las externas son las que no se tiene control alguno. Suelen minimizarse ubicando antenas en áreas alejadas de las potenciales fuentes de interferencias. Por este último motivo en su origen el IAR fue emplazado dentro del Parque Pereyra Iraola.

"En el caso del IAR y por las frecuencias en las que trabajan los receptores instalados, a sus antenas la principal fuente de interferencia terrestre externa sobre la que no se puede ejercer control alguno, son las vías de tránsito vehicular intenso, como la planeada con la Autopista Presidente Perón en el caso que la traza de la misma pasase por la 403. Si la autopista proyectada pasase por esa calle, la distancia de las antenas a la traza proyectada sería de unos escasos 800 metros. Esta cercanía es la que podría ocasionar un importante incremento de interferencias externas, con la consiguiente degradación del espectro electromagnético. Esta circunstancia podría limitar seriamente el funcionamiento futuro de los equipos de observación e investigación.

"A lo indicado cabe mencionar que en septiembre de 2009 el IAR fue seleccionado para instalar en sus terrenos a mediados del 2012 una antena que se dedicará al estudio global del plasma ionósfero. El objetivo científico de este instrumento es la investigación de los mecanismos de transporte de la energía a distancias interhemisféricas, por medio del plasma confinado en las líneas del campo magnético terrestre. Este proyecto denominado AIRES, involucra a la Fundación Nacional de Ciencias (NSF), la Agencia Aeroespacial de los Estados Unidos (NASA), el Instituto de Investigaciones de la Universidad de Stanford, la División de CORA del Centro de Investigaciones de la Universidad del Noroeste. Las anteriores son instituciones de los Estados Unidos. Por el lado de nuestro país se encuentran involucrados el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET), por medio de los institutos de investigación IAR e IACATA, la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), el Instituto Antártico Argentino (IAA) y diversas facultades y centros de investigación de las universidades nacionales de La Plata, Buenos Aires, Tucumán y la Universidad Austral de la Región de Tucumán y Universidad Tecnológica Nacional.

"En septiembre del corriente año, en la primera reunión del Comité Científico Conjunto, celebrada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entre Argentina y Estados Unidos, se incluyó el proyecto AIRES entre las cooperaciones científicas prioritarias entre ambos países.

"Entre las consideraciones a seleccionar del IAR, entre varios sitios que comprometían albergar el proyecto AIRES, se mencionó la limpieza y falta de interferencia del espectro en la banda que trabaja AIRES. Este instrumento trabajará a menores frecuencias que los equipos instalados actualmente en las antenas del IAR, por lo que la consecuencia de la presencia de interferencias externas sería mucho más grave.

"El proyecto AIRES es una colaboración científica nacional e internacional para el que el NSF ya ha asignado 2,5 millones de dólares para su fase de construcción, y el CONICET contribuirá con 0,5 millones de dólares para la construcción de obras de infraestructura. Esto podría verse seriamente afectado en su concreción por las

consecuencias que podría acarrear la construcción de la autopista por la traza de la 403.

"El presente documento busca poner en conocimiento de quien corresponda de las nefastas consecuencias que podría acarrear para ciertos campos de investigación científica y técnica de nuestro país, la eventual construcción de la Autopista Presidente Perón, por la traza 403, del Partido de La Plata.

"Doctor Edmundo Marcelo Arnal, director del Instituto Argentino en Radioastronomía."

Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 92, Juan Carlos Manzlin.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 93, Alberto Drago.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra, con el número 94, Gustavo Daniel Mammini.

Sr. Mammini.- Señoras y señores vecinos: quiero hacer un prólogo breve, que no tenía pensado hacer, que se me ocurrió después de escuchar 5 horas una parafernalia de aspectos técnicos, dirigidos y pensados más para un congreso de ingenieros que para el público general que vino a esta Audiencia Pública. Gran parte del público en general, no entiende cuestiones como las del espesor que tiene que tener el cemento, el largo que debe tener la curva, el ancho, el grado, tal o cual, que se presentaron en un informe, que además ya había leído.

Esto me hacía acordar a mis profesores de Historia Antigua y a la Antigua Roma. Y me acordaba, en un resquicio que escuché de un anfiteatro, una cancha de tenis, un club allá, un club acá. Recordaba cuando Nerón le dice a Petronio: "Petronio, quememos Roma. Hagamos Nerópolis" (Aplausos.). Y quemó Roma, y culpó a los judíos. ¡Petronio: quememos el Parque, quememos Villa Elisa, hagamos la autopista! (Aplausos.)

Soy un vecino más de Villa Elisa como muchos de ustedes aquí presentes. Trabajo desde los 14 años y he vivido situaciones dolorosas, de la infame década negra de Argentina.

Y en las postrimerías de mi vida, cuando creí que ya todo estaba hecho, cuando creí que iba a poder descansar y disfrutar los frutos de mi trabajo en Villa Elisa, al lado de un parque, escuchando el canto de las aves -disculpen la emoción, no acostumbro a emocionarme- y viendo el color de los árboles, encuentro que sin el mínimo respeto que he ganado, a unos señores se les ocurre que mi casa, mi parque, mis vecinos y, en definitiva, mi vida, quedarán sepultados bajo el cemento por el que transitarán toneladas de *containers* que transportarán objetos de consumo, maquinarias y, con seguridad, basura.

Pregunto: ¿a qué personas, de mentes brillantes -supongo-, o con intereses desconocidos -sospecho- les es más importante el desarrollo -está escrito así- que la ciencia, sin saber -o lo que es peor, ocultando- que la ciencia es la cuna y el soporte del desarrollo? ¿Se les ocurre que 500 camiones que pasarán a diario por al lado de un parque no van a contaminar?

De de ese informe surge que va a haber baja contaminación -no soy un técnico y no lo voy a criticar porque ya lo hizo alguien que

sabía-, que la vegetación no sufrirá, que los animales se quedarán, que el paisaje no se verá afectado. ¡Por favor! Que las vibraciones de esos mamotretos no erradicarán el trabajo realizado durante décadas por un instituto como el IAR -señor Guarrera-,...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Le queda un minuto.

Sr. Mammini.-...que estudia, con el apoyo del mundo desarrollado, el pasado, presente y futuro del Universo; un instituto que buscó en el planeta una zona segura, limpia y adecuada y la encontró en nuestro parque. (Aplausos).

¿Y qué decir de nuestros pueblos indígenas que allí viven? De nuestros abuelos que quieren vivir y morir aquí, de sus hijos, de sus nietos, que desean continuarlos. ¿Qué puedo decir? ¿Qué digo? Señoras y señores, digo que, como tantas otras veces intentan avasallar nuestros derechos civiles, nuestro derecho a una vida digna, nuestro derecho a una muerte digna.

El trazado propuesto que atraviesa el Parque Pereyra y el que propone por la Calle 403 es ridículo, vicioso, oscuro, insano, perverso y, por sobre todo, hiriente de herida mortal. (Aplausos.)

Señoras y señores: los vecinos autoconvocados, los assembleístas del Parque Pereyra, las entidades que nos apoyan, nuestros representantes ante las leyes y nuestros legisladores, resistiremos hasta las últimas consecuencias este vil atropello con la valentía demostrada y con la razón que nos apoya. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Tiene la palabra la señora Susana Mammini.

Sra. Mammini.- Buenas tardes. Como funcionaria pública, presidenta de la república independiente de mi casa, reclamo 10 minutos, como vecina de la Calle 405, trataré de hablar en 5.

Me voy a dirigir a la señora Presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner.

Soy una vecina de Villa Elisa, que ha decidido aprovechar esta oportunidad pública para encontrarse con usted. Soy la voz de muchas mujeres de esa ciudad y de 30 mil habitantes y quiero hablarle, no sólo a la mujer que hoy dirige el destino de mi país, sino a aquella con la que yo y muchas otras platenses y mujeres del interior hemos compartido las calles de la ciudad, los pasillos de la Facultad de Derecho, los espacios de la cultura del setenta, las corridas de los milicos y, en el tema que nos preocupa y ocupa, el solaz del más grande pulmón que tiene la región: el Parque Pereyra Iraola.

Es este un territorio que seguramente usted conoce por vivencias propias y ajenas más allá de la información que brinda su historia. El parque es la antesala del ingreso a La Plata. El parque no son sólo las 10.248 hectáreas que en 1949 el general Perón expropió a la oligarquía argentina con criterio de justicia social y preservación del medio ambiente. El parque somos también los vecinos que lo elegimos para vivir, para criar a nuestros hijos, para disfrutar con nuestros nietos y hasta para morar eternamente cuando hayamos dejado este mundo, como fue la elección de mi marido fallecido hace tres años.

El parque y los vecinos de Villa Elisa somos un ecosistema de flora, fauna y trabajadores, venidos de diferentes países y culturas. Somos una muestra breve de la fusión entre la cultura urbana de la capital bonaerense, la de los pequeños agroproductores, la de residentes históricos y recién avenidos a un modo de vida pueblerino antes que suburbano.

Villa Elisa, esa frontera del municipio de La Plata, tiene el privilegio de compartir con el Parque Pereyra Iraola su ecosistema y por ende gozar de su biodiversidad. Nos preocupa que una autopista

atraviase el Parque Pereyra Iraola. Un juez y un fiscal nos escucharon y hemos logrado un amparo ante esta posibilidad y sobre el trazado sobre la calle 403, que es el parque también en términos ambientales y sociales, en la declaración de hoy a la mañana.

Señora presidenta: si la autopista de vinculación, que por una ahora macabra pirueta del destino se llama Presidente Perón, se hiciera al lado del parque, se estaría dañando un tesoro que el general legó a su pueblo. No estamos en contra de la construcción de autopistas, de colectoras, de caminos y de toda otra obra de envergadura que contribuya al desarrollo nacional, a la federalización de nuestro territorio, a la accesibilidad, en definitiva, al progreso. Estamos en contra de que para hacerlo haya que destruir patrimonio ambiental, memoria cultural, actividad científica, producción agrícola-ganadera, calidad de vida, por mencionar sólo algunas de las víctimas del trazado sobre el parque y sobre la calle 403 de Villa Elisa.

Defendemos el parque y toda su zona de amortiguación que existe, porque es quizá una de las obras más visionarias de Perón, donde se funda la perspectiva ambientalista del movimiento.

Sentimos orgullo de que en las décadas del 40 y del 50, durante los gobiernos de Perón, ya constituidos los parques nacionales y sin abandonar la función turística y de defensa de la soberanía, se desarrollara la preocupación por las investigaciones naturalistas que se concentraron sobre todo en estudios de la vegetación de los parques. Hasta entonces, los objetivos de conservación habían sido la salvaguardia como patrimonio público de valores escénicos excepcionales en el mundo para disfrute de la sociedad.

Fue a partir de allí cuando comenzó a apreciarse el valor científico de la conservación de la flora y la fauna, acompañando el desarrollo de las ciencias naturales en el país por parte de precursores destacados como Gallardo, Haumann, Cabrera, Parodi, Tortorelli y otros.

Estos avances en el conocimiento de la rica biogeografía argentina dieron impulso a la conciencia conservacionista por mantener ciertos espacios naturales protegidos, como muestra prístina de cada región determinada. Se gesta así el criterio de que los parques nacionales debían representar porciones de todas las regiones naturales del país.

Presidenta: sabemos que habrá atravesado esta frontera tantas veces, yendo o viniendo de La Plata. Nada podemos agregar a lo que ha visto. El parque es belleza, es armonía y es paz. No fundamentamos nuestro reclamo en el capricho de mantener nuestras casas y nuestro estilo de vida. Que se entienda: defendemos algo que va mucho más allá de eso y que tiene que ver con la calidad ambiental, el patrimonio histórico cultural, la memoria de un lugar que ha refugiado a algunas de nosotras o nuestras familias, a compañeras y compañeros y que conserva una porción de demografía del peronismo que ya tiene tres generaciones en el lugar.

Cuando hablamos de calidad ambiental también recordamos la experiencia durísima de las inundaciones que tuvimos que atravesar como comunidad, con una cantidad de damnificados inmensa y con el miedo latente de que vuelva a pasar si no se toman las oportunas medidas de precaución.

Algunas de nosotros estuvimos en la plaza despidiendo al ex presidente Néstor Kirchner. Nos emocionó la contundencia de la manifestación y la gran cantidad de jóvenes. Nos emocionó encontrar a tantos hijos de estos pagos, que eligen hoy una vida semirrural, lejos de los *countries* y de las paranoias que abonan estas urbanizaciones artificiales.

Señora presidenta, Cristina: no le decimos "no" a la Autopista Presidente Perón; le pedimos encarecidamente que ponga a sus técnicos

a trabajar en una traza que no mate al parque y dañe nuestro lugar de vida. Le pedimos que por donde vaya a pasar no atropelle una porción de la historia popular bonaerense y de la memoria recientes. Confiamos en que nos escuchará. Gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 96, el señor Alejandro Enrique Vidal.

Sr. Vidal.- Buenas tardes. Antes que nada quiero expresar mi apoyo al documento de siete puntos que fue leído por el vecino de Villa Elisa, el señor Gabriel Montero.

En segundo término, y a continuación, hago una mínima argumentación desde lo personal por mi postura que es contraria a la autopista por el parque, contraria a la autopista por la calle 403 y a favor de la autopista por la Ruta 2.

Soy vecino de Villa Elisa, primero por nacimiento y luego por mi experiencia de vida soy villaelisense por opción, y por ello no quiero que arruinen sencillamente el parque por todas las razones que ya fueron expresadas.

Por eso, a las autoridades de Vialidad Nacional quiero expresarles que el ánimo general de los vecinos creo que coincide con esto: que la traza de la autopista por la 403 o por el parque, además de todo lo negativo expresado ya, genera una gran resistencia social, y que por favor evalúen como la mejor alternativa la de la Ruta 2.

No voy a basarme sólo en una visión personal, porque los seres humanos somos y nos desarrollamos en sociedad. Por ello pienso que los gobernantes deberían planear proyectar a futuro, pensar en el progreso de las sociedades que les toca administrar.

Es falso que los vecinos de Villa Elisa nos oponamos al progreso. El problema es que la autopista por la 403 no es progreso.

¿Qué es progreso? Según la definición del Diccionario de la Real Academia Española "progreso" significa etimológicamente la acción de ir hacia delante, un avance. Y agrega "que representa mejora, adelanto, en especial referido al adelanto cultural y técnico de una sociedad". Y al final, y como conclusión paradójica para los proyectos de la autopista por la 403 y Pereyra, agrega "el progreso no debe olvidar la preservación del planeta".

Por eso, señores presentes, con este tramo de autopista por 403 o por el parque, no se dejen mentir. No nos hablen de progreso. Lo más lógico sería, insisto, optar por la Ruta 2.

La ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, fue la primera ciudad planificada del país, fundada exactamente hace 128 años y eso constituyó seguramente un ejemplo del pensamiento a futuro y progreso para quienes la pensaron.

La imposición por parte de autoridades nacionales de una traza de una autopista que atraviesa su jurisdicción presentando, como en este caso, sin importarle la opinión de la ciudad afectada, representa una clara falta de respeto a todos los ciudadanos platenses.

Entiendo la necesidad de la ciudad de Ensenada, como lo expresaron hoy, y no me opongo a la autopista, pero como la alternativa por la 403 pasa por la ciudad de La Plata, lo que deberíamos hacer es consensuar cuál es la alternativa que sirva a los dos sin tratar de imponer.

Por mi carácter de vecino afectado solicito por favor que se consulte formalmente y a través de sus respectivos organismos a la ciudad de La Plata la realización de esta importante obra de acceso a la misma, la cual según lo expresado hoy por su representante, ya tiene previsto un proyecto que no está siendo evaluado como alternativa posible.

Por último, quiero manifestar que hay un elemento que no por sencillo deja de ser relevante a la hora de evaluar la construcción de

una obra de esta envergadura y que seguramente aplicado a casos normales es lo primero que determinaría cuál es la mejor alternativa. Señores, estoy hablando del sentido común, ni más ni menos, algo que no parece haber sido utilizado a la hora de proponer la autopista tanto por el parque o por la calle 403.

Señores presentes: a mi entender debe quedar bien claro que entre las alternativas la mejor es la de la Ruta 2. Es la que menos daño provoca y atiende los reclamos expresados por distintos sectores, sin afectar en forma directa a la zona de reserva de Pereyra. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 97, la señora Gricel Mallach Barouite.

Sra. Mallach Barouite.- Buenas noches. La verdad es que no sabía si participar o no, pero veo lo variopinto que es todo esto, que me parece maravilloso porque cada uno, a pesar de tener puntos en común, también pudo ir aportando muchísimas cosas que, la verdad, muchos de nosotros no teníamos en cuenta.

Lo único que puedo aportar es que hace veinte años que no estoy en la Argentina. Acabo de llegar al país hace 6 meses y elegí Villa Elisa, elegí la zona que van a expropiar porque me quiero dedicar a la agricultura biológica. Desde mi punto de vista, de todo lo que he vivido por no estar en el país, lo que les puedo decir es que considero que lo que llamamos progreso, la mayoría de las veces no significa desarrollo. Esto es algo que he visto con mis propios ojos. La mayoría de las veces lleva a una desertización y a una erosión y tiene un montón de consecuencias sobre las que, lamentablemente, no hay conciencia. Veo poca sensibilidad en muchos expositores, sobre todo en determinadas personas que no quiero encasillar; pero veo muy poca sensibilidad.

Ya no puedo pensar en plan de mi tierra ni mi casa; yo pienso a nivel universal. No nos damos cuenta de dónde estamos. No nos damos cuenta de nada, es como que vivimos en un granito y no queremos mirar en donde estamos.

Lo único que sí quiero decir es que no le tengo mucha confianza a los estudios de impacto ambiental. Por lo tanto, quiero pedir -es cierto que hace mucho tiempo que no estoy aquí, pero considero que es lo más coherente- que el estudio de impacto ambiental lo realice la Universidad de Buenos Aires, de La Plata o la que sea. (*Aplausos.*) Pero por lo menos que haya algún tipo de seguimiento.

Y por favor -yo sé que acá hay mucha gente, entre ellas personalidades que están metidas en muchísimas cosas-, pido conciencia, lógica e intelecto en todo esto. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 98, la señora Patricia Graciela Gallardo.

Sra. Gallardo.- Buenas noches. Soy vecina de Villa Elisa, de la Calle 403, de profesión odontóloga.

Quisiera expresar con mis palabras el sentir común de las familias que serán expropiadas por la construcción de la autopista si pasa por la Calle 403, que también es el Parque Pereyra.

Muchos de nosotros le debemos la tierra donde pudimos afincar nuestro hogar a la admirable laboriosidad de nuestros mayores. Está regada por su sudor, por sus lágrimas. Esa tierra fue testigo de sus sufrimientos y esfuerzos, de su constancia y de su fortaleza, de su generosidad al hacer fructificar una tierra para el bien de la comunidad. Ellos murieron dejándonos como herencia una porcioncita de

tierra, tal vez poca cosa en sí misma, pero que para ellos y para nosotros lo es todo.

Esas tierras nos vieron nacer a más de uno y junto a sus muros fuimos creciendo, integrándonos a esta comunidad de vecinos que supimos reconocer como Villa Elisa.

Para nosotros, la casa no es un mero suelo por el que pasamos, sino un solaz en el que somos y habitamos. Un suelo poblado de significados que posee para nosotros un encanto, casi siempre, inefable e irreplicable. No importa el valor que pueda tener una vivienda, pero lo cierto es que cada rincón, cada olor, cada gesto y cada sitio de la casa donde nos criamos dejaron en nuestra alma una huella, que se hace dulce y grata con los años.

Se ha dicho que si no recordamos la casa o un recodo de ella es porque olvidamos el sabor de la infancia. Y nosotros sí recordamos y no queremos olvidar el sabor de nuestra infancia y el de nuestros hijos.

Nuestras casas no son pensiones a las que se acude de a ratos. Nuestras casas son el lugar de la palabra, donde aprendimos a pronunciarla entre el asombro, y es el lugar del silencio, en el que aprendimos a asombrarnos ante Dios.

Uno de los muchos males que hay en estos insertos, en esta cultura moderna, es el desarraigo de las raíces más nobles que debería tener un hombre. Si nos cortan las raíces que nos sujetan a nuestros ancestros, a nuestras tradiciones y a Dios mismo, nos quedamos sin raíces culturales y familiares. Quedamos como una planta artificial, sin raíces para abajo, sin el influjo del sol vivificante desde arriba. Con los vínculos rotos, el hombre gira desorbitado.

Y algo así se quiere hacer con nuestras familias. Se nos quiere quitar nuestro solar, nuestro hogar, teñido de tantos recuerdos, gratos y no tan gratos, pero nuestros y que hacen a nuestra identidad personal y familiar.

¿Por qué quieren hacer de nosotros familias nómades a la fuerza, quebrando, con nuestra expropiación forzosa el asiento que nos da fuerza e identidad? Este intento está plagado de injusticias.

El hombre desarraigado queda expuesto a muchos abusos. Se lo trasplanta luego de un sitio a otro, se lo domina, se lo maneja y se roba así su libertad, que es uno de los derechos más sagrados que tenemos las personas en la democracia que nos toca vivir.

El mundo entero nos hace mirar hacia sitios lejanos, nos hace olvidar lo que tenemos más cerca. Nos apenamos por lo que pasó en la China porque vemos la noticia por Internet o por la televisión y nos despreocupamos de lo que le pasa a un vecino, a un integrante de nuestra familia. Se sobrevalúa a lo lejano y se pierde el interés por lo cercano. Eso no es lógico.

Nosotros queremos conservar lo que nos corresponde porque hemos aprendido a valorarlo y a querer. Y no nos da lo mismo sustituirlo por otra cosa.

Y en un ambiente donde se nos quiere presentar todo como descartable -desde los muebles hasta los libros, desde la casa hasta los útiles de trabajo, la mujer o el marido-, en un contexto donde se nos quiere hacer todo descartable, nosotros decimos que no queremos que nuestro hogar sea descartable. No nos da lo mismo nuestro hogar que un terreno o una casa que nos puedan dar a cambio.

Esta expropiación no es tolerable ni justa por ningún motivo. Tan importante es el carácter que imprime el hogar que en los momentos de mayores zozobras el sólo recuerdo de la casa, retempla el ánimo y renueva el coraje para seguir adelante.

No nos dejen sin el hogar, sin la fuerza para seguir adelante. No hagan de nosotros nómades desorientados a la fuerza. No nos expropien nuestras casas.

Por lo tanto, no construyan la autopista sobre la 403. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 99, el señor Jorge Fernández. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Perdón, pero le quiero hacer una consulta. ¿Usted es concejal?

Sr. Fernández.- ¡No!

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Habíamos entendido mal, entonces.

Sr. Fernández.- Buenas noches. Digo buenas noches pero hoy hemos dicho buenos días.

En realidad, queda muy poco para decir sobre esto. Yo había hecho unos borradores que realmente tuve que descartar porque prácticamente se dijo casi todo. Así que, nada más voy a hacer mención de algunas cosas que me llamaron la atención. Por lo tanto, voy a referirme, como punto de partida, a la solicitada que salió ayer en el diario "El Día".

Muchos de los que firmaron esta solicitada hoy hablaron a favor de la autopista. Entonces digo "¡Claro! ¡¿Cómo no van a hablar a favor de la autopista?! Si la autopista afecta a la Provincia de Buenos Aires, si hay capitales holandeses y capitales españoles -porque YPF tampoco es argentina, muchachos- y, después, por otra parte, en el contexto de estas empresas que firman, uno lee y tiene una cierta "piel" y sabe que a veces no hay que sentarse al lado de ciertas personas. Y a veces no hay que firmar papeles con otras personas. (Aplausos.)

Yo por el lugar donde trabajo hay algunas cosas que no las firmo. Y les voy a decir por qué. Yo la verdad nunca firmaría nada con Copetro, ¡por el amor de Dios! (Aplausos.) ¡Esta causa que está acá de contaminación! Esto es una cosa que llegó hasta la Corte Suprema de Justicia de la Nación, donde por un tema técnico judicial lo devolvieron, pero con dos Cámaras que fallaron a favor de la demanda y la Suprema Corte de Justicia de la Provincia. La verdad, yo con esta gente no quiero saber nada. ¿Cómo no nos van a recomendar la autopista? Se imaginan, si no les importa el lugar donde están viviendo, ¿qué les puede importar el Parque Pereyra Iraola?

Por otra parte, quería mencionar -esto viene variopinto, como dijo una señora- con respecto al Parque Pereyra Iraola, este patrimonio antrópico -y esto lo voy a leer obviamente- tiene una historia y tiene una cultura; "se le suma al natural presente, en los ecosistemas del pastizal pampeano, humedales y selva marginal, en galería del estuario del Río de la Plata, reducto de la selva más austral en el mundo, presentándose como el ambiente bonaerense más rico en cuanto a la biodiversidad en su flora y fauna. Al respecto, es ilustrativo un estudio realizado por el Consejo Provincial de Ciencias Naturales, el cual da cuenta de la existencia de 700 variedades de vegetales superiores, 340 especies de aves, 120 tipos de mariposas diurnas..." -claro, a quién le va a importar las mariposas, muchachos- "...42 diferentes mamíferos, 27 especies de reptiles y 23 de anfibios". No lo digo yo; lo dice gente que sabe.

Ahora, la verdad, me lleva a un razonamiento muy jodido. Aunque no parezca yo soy abuelo, y le digo a mi nieto, que tiene tres años y por supuesto se lo dije a mis hijos también: no tires los papeles en la calle, metételo en el bolsillo. La verdad, decir esa pavada con respecto a esto, donde quieren pasar por el medio de una Reserva de Biósfera considerada a nivel mundial, y yo les digo que el intendente

manda a la gente a limpiar la calle, la verdad, me estoy considerando un tonto hoy.

Entonces, escuchaba recién a la vecina que habló desde el corazón, que habló desde lo que ella siente, y realmente es muy importante y es tocante lo que dijiste. La verdad que me llegó mucho. Lamentablemente, por mi experiencia porque he participado en los trabajos anteriores en estas mesas directivas donde se toman las decisiones, esto es lo que menos se tiene en cuenta, muchachos. Es lamentable pero es así.

Acá se va a tener en cuenta meramente la logística, como dijo alguien hoy acá. Se va a tener en cuenta al señor Secco; el señor Secco que dijo cada cosa que la verdad que es impresionante; menos mal que uno lo conoce. Y se va a tener en cuenta todo esto que es comercial.

Entonces, yo la verdad que digo que parece cómico que a esta altura del siglo, a esta altura de los años, todavía sigamos rigiéndonos por meros emprendimientos comerciales sin tener en cuenta lo que es la vida real, lo que nos rodea todos los días, lo que palpa, lo que depura nuestras aguas, lo que depura nuestro aire y no tengamos la capacidad de análisis para llevar esta autopista, que yo creo que la deben hacer obviamente.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- ¿Puede ser un poco más breve, porque ya pasó su tiempo? No le quiero faltar el respeto, pero le pido por favor.

Sr. Fernández.- Pero no me avisó que me faltaba un minuto, señor Presidente, porque si no, hubiera redondeado de otra forma. Discúlpeme, termino ya.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Redondee ahora.

Sr. Fernández.- Terminó ya. Entonces, me quedan en la cabeza algunas cosas que se dijeron y que realmente son incomprensibles, como que los meros impactos ambientales eran mínimos. Un terraplén de 1.936.743 metros cúbicos. ¡Mama mía, si eso no afecta, entonces la verdad no sé qué es lo que afecta!

Por último, ya que tenemos que redondear, les digo una cosa. Piensen las cosas desde las mesas directivas. Yo solía estar en una Mesa Directiva y la verdad que a veces hay que sentirse un poquito más inteligente de lo que a uno le dio la capacidad del título que adquirió. Esa inteligencia no se logra en la Universidad. Esa inteligencia y esa capacidad se logran conviviendo todos los días con la gente y siendo ser humano. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 100, Horacio de Beláustegui.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Les pido por favor que seamos breves porque ya son muchas horas que estamos trabajando todos.

Sr. De Beláustegui.- ¿De la misma forma que a la mañana o de la misma forma que a la tarde? Bueno, voy a ser breve. Soy respetuoso del tiempo de los demás también, y así pretendo que sean también de mí.

Precisamente soy Horacio de Beláustegui y presido la Fundación Biósfera. En este sentido, lo que queremos hacer son dos denuncias por vicio de procedimiento. La primera es justamente por lo que usted acaba de decir, señor, y es el resultado que tenemos ahora por el abuso de cinco horas tomadas por Vialidad (Aplausos.) restando tiempo a los actores genuinos de una Audiencia Pública, que es el pueblo. En ese sentido, señor, yo creo que esa es una falta de respeto muy grande.

El segundo punto es la negación previa de la información que estuvo disertando hoy Vialidad. En un mecanismo de esta característica es importante informar al pueblo, a la comunidad, de qué se trata, para que pueda tener una cabal reacción de lo que se quiere hacer, cosa que no se ha hecho por acá. Estos son dos puntos importantes que quería denunciar.

Por otro lado, es interesante que la comunidad toda participe; que los industriales en algún momento también participen, porque en muchas reuniones no los hemos visto. Acá me llamó mucho la atención que venían todos juntos. Buenísimo que estén, buenísimo que estén también los gobernantes y por cierto la comunidad, que normalmente estamos siempre.

En ese sentido, lo que me pareció que se quiere implantar de alguna forma, y quiero de alguna forma desmitificar eso, es que no hay una antinomia entre progreso, desarrollo y preservación de los recursos naturales. Precisamente a lo que nosotros tenemos que llegar es a un desarrollo sustentable. ¿Qué es desarrollo sustentable, qué nos dice Rio, qué nos dice la Agenda XXI? Desarrollo sustentable es desarrollar cualquier actividad que nos permita tener ingresos económicos, ganar nuestro pan de cada día. El segundo punto importante es que sea proclive a una integración social, que justamente nos vincule, como dicen acá, esta autopista, pero no únicamente de una forma estrecha sino que vaya al sur, que pueda entrar a los pueblos del sur, que siempre están perimidos, que vaya a la calle 90, que vaya por la Ruta 36, por la 2, que se busque la mejor forma. Pero nunca destruyendo lo que es el Parque Pereyra Iraola. De ninguna forma, ni atravesándolo ni en una forma tangencial.

Es un recurso natural. ¿Qué son los recursos naturales? Es la vida. Es, como se dijo acá, el aire que respiramos. ¿Ustedes creen que respiramos muy poco? Cada uno de ustedes respira 20 kilos de aire por día. Fíjense qué importante es tener un aire puro, que no sea particulado. Es mucho más de lo que nosotros bebemos y lo que nosotros comemos. Es muy importante.

¿Y de dónde se preserva y obtiene ese aire? Precisamente de ese gran pulmón que es el Parque Pereyra Iraola, que separa que se forme una gran megalópolis, como todos ustedes estuvieron diciendo recién. ¿No entendemos eso? El desarrollo sustentable es buscar la forma, no en contra de una autopista, que nunca estamos en contra de una autopista; lo que no queremos es que se atente contra los recursos naturales vitales para nuestra subsistencia. Eso es lo que nosotros queremos, y vemos en este caso que se ha avasallado, no se ha consultado como corresponde a la comunidad; no se ha mostrado la información en tiempo y en forma como para que se pueda aportar, que es lo que nosotros queremos.

De ninguna forma queremos poner un palo en la rueda; de ninguna manera. Lo que queremos es el bien común.

Creo que ya estoy cerca de los 5 minutos que me correspondían. Muchas gracias, señor presidente. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Don el número de oradora 101, Laura Verónica Alfonso.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 102, Andrea Gantzer.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Victorina Spoja, con el número 103, ya habló. Entonces, con el número 104, señor Pablo Numa Tapia.

Sr. Numa Tapia.- Buenas noches a todos. Voy a tratar de ser breve.

Adhiero a los siete puntos planteados por los vecinos de la asamblea del Parque. Mi ponencia se referirá al uso del suelo.

Punto 1. Código de ordenamiento urbano de la Municipalidad de La Plata. Quiero aclarar algunas cosas que acá se dijeron mal.

Se ha consultado el CAPBA -Colegio de Arquitectos-, a la Dirección de Obras Particulares y al Colegio de Técnicos con respecto a la afectación que tendría la autopista vinculante, Presidente Perón, tramo IV, por el Partido de La Plata, y sometiendo a estudio el nuevo Código de Ordenamiento Urbano, en su nueva ordenanza 10.703/10, sancionada el 28 de abril de 2010, que reemplaza a la ordenanza 9.231, y que refieren en esta Audiencia el Nuevo Código de Ordenamiento Urbano para su actual análisis de las zonas afectadas por dicho trazado.

Esta opción de traza -la 2- afecta el sector noroeste del Partido de La Plata, lindante con el Parque Pereyra en toda su extensión, con características de zona intermedia, entre casco consolidado y área de reserva. La mayor parte del área se divide entre áreas de uso rural intensivo y área de reserva urbana, que actúa como fuelle entre el Parque Pereyra y la trama urbana del Partido de La Plata.

En todo el sector del Partido de La Plata lindero al Parque, en un ancho de 500 metros, el 40 por ciento es la zona de uso rural intensivo. El otro 40 por ciento es área de reserva urbana, cosa que no se ha dicho hasta ahora. (Aplausos.) Al lado de la reserva, tenemos otra reserva de 500 metros y todo el largo del Partido de La Plata. Hay un porcentaje correspondiente a transporte y áreas comerciales que no supera el 10 por ciento. Por eso les digo a los ingenieros que estudien el nuevo Código, en esas ordenanzas que yo nombré.

La alternativa 2 es casi idéntica a la 1, sólo que ésta invade con su traza las áreas de producción, vivienda y esparcimiento de los habitantes a lo largo de este cordón lindero al Parque y origina un corte que deshace cualquier transición equilibrada, lo que plantea el Código de Ordenamiento Urbano. Y además penetra nuevamente en el Parque al cruzar las vías del ferrocarril, desconociendo los fallos judiciales.

Esta alternativa de traza 2 de la Autopista de tránsito pesado no sólo causaría un impacto negativo al Parque Pereyra, sino también a su área de influencia: áreas productivas de comunidades que viven y trabajan en la zona y que, sumadas, alimentan al Partido de La Plata, áreas de reserva urbana, que actúan de fuelle entre casco y parque, y que ahora permiten una interacción equilibrada, áreas de esparcimiento y centros religiosos, afectando socialmente a gran parte de la comunidad.

Punto 2. El uso del suelo y las inundaciones. Otra cosa que queremos aclarar, es que no tenemos corte de la bajada de 407 a 403, donde el terreno baja unos 3 metros y queremos ver cómo se va a resolver el problema hídrico ya que en 2008 Villa Elisa sufrió una inundación llegando el agua hasta 2 metros de altura en escuelas, casas y toda la zona. Muchos perdieron todo.

Como decía, en 2008, la zona del Partido de La Plata sufrió una inédita inundación de 2 metros de altura en sus casas, escuelas y todo el territorio, que arrasó con la vida de algunos y los bienes de muchos que quedaron sin nada. Fue una suma de factores, a saber: el cambio climático, la lluvia excesiva, la deforestación, la urbanización descontrolada, la no limpieza de arroyos, deficientes drenajes de autopista y basura. En definitiva, un mal uso del suelo.

Nuestra preocupación aumenta con esta nueva autopista ya que en aquel momento, tanto la ruta 2 a la altura de El Pato y El Peligro como la Autopista La Plata, dejaron expuestas sus deficiencias

constructivas, ya que oficiaron de diques, complicando aún más lo que la naturaleza ofrecía y dejaron al descubierto que los estudios de impacto ambiental habían fallado o estaban mal calculados.

Por lo tanto, consultamos al Comité de Cuencas. El Comité de Cuencas fue consultado respecto del trazado de esta autopista y nos advirtió del riesgo inminente que tiene toda la zona de transformarse en un lago si no se respeta el medio ambiente, ya que el drenaje natural de las aguas que corren hacia el Parque Pereyra baja su cota de nivel 2 metros en este sector, y se vería seriamente afectada por la traza propuesta.

Mi conclusión es que debemos evitar la megalópolis, que comprende la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Conurbano y La Plata, que va atrás de la conectividad y el uso irracional del suelo, que es uno de los factores más importantes del cambio climático y que ya está entre nosotros.

En esta megalópolis sólo quedan tres áreas verdes de importancia: el Delta, los Bosques de Ezeiza y área de Reserva de Biósfera del Parque Pereyra Iraola, las cuales proponemos preservar o declararlas parques nacionales, para beneficio de todos los bonaerenses en un futuro inmediato.

La planificación no es el camino más corto ni el flujo de tránsito ni un estudio de impacto ambiental descriptivo. Los vecinos de todas las comunidades de la zona nos oponemos terminante a este trazado invasivo sobre el área de influencia del Parque, porque es igual al que ya fue rechazado legalmente, sólo que ahora pasa por nuestras casas y nuestra fuente de trabajo, con peor impacto sobre el hábitat y el ambiente.

No es nuestro tema la tarea de un estudio alternativo que ya existe y están trazadas y planificadas. No nos oponemos al progreso, no nos oponemos a la planificación regional racional. Pero para eso el Estado y las corporaciones deben respetar a todos y cada uno de los habitantes y salvaguardar nuestro hábitat y nuestro ambiente, que es de todos, como desafío para el siglo XXI. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gabriel Severo Montero, con el número 105, ya habló porque cambió por el número 38, Fernando Fernández, que es a quien llamamos.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 106, Ricardo González.

Sr. González.- Buenas tardes. Mi nombre es Ricardo González, soy historiador del arte y profesor de la Universidad de Buenos Aires y de la Universidad de La Plata. Y vengo fundamentalmente en carácter de vecino de Villa Elisa.

Yo vivo sobre la Calle 403, en la manzana número 1, del Partido de La Plata, justamente donde el Parque se quiebra y hace una "L" hacia el sur, por donde entraría la autopista al Parque, aún haciéndose sobre la 403.

Antes de empezar, quiero hacer una queja formal por la organización de las exposiciones -otros ya lo han hecho en este sentido pero quiero repetirlo- porque la larga clase, sobre el radio de los rulos, los intercambiadores en forma de diamante o de trompeta o los separadores *New Jersey* (Aplausos) realmente han hecho perder un tiempo valioso que hubiera sido deseable dedicarlo para escuchar más detenidamente las ideas.

Adhiero a los siete puntos que leyeron los vecinos de Villa Elisa. Quiero recordar también la necesidad de presentar a vista del fiscal la cuestión antes de iniciar cualquier tipo de obras.

Adhiero absolutamente al argumento con que comenzó esta audiencia a la mañana con el intendente Mussi, de que todo lo que se haga tiene que redundar en beneficio del progreso, en la mejora de los habitantes y dar respuesta a los problemas que plantea el desarrollo del país y el crecimiento de la economía.

En ese sentido, quiero descartar -también lo han dicho pero me parece importante reafirmarlo- que de ninguna manera somos talibanes ecologistas que queremos salvaguardar diez árboles a costa del sufrimiento de la gente. En absoluto. Yo trabajo en Puán y Pedro Goyena y vivo en el parque. Gracias a la autopista voy en 40 minutos y agradezco a diario que la autopista exista porque antes tardaba dos horas y media por Calchaquí. De manera que las ventajas de este tipo de emprendimientos creo que son evidentes.

Pero indudablemente el concepto de progreso debe ser revisado y de hecho está siendo revisado en todo el mundo en virtud de los problemas que el mismo progreso ha causado. Es decir, hay cosas que son buenas pero quizá crean más problemas de los que solucionan. Entonces, creo que la solución es buscar la manera más incruenta de realizarlas, de manera de obtener el máximo de beneficios y minimizar los perjuicios que se crean.

La cuestión del parque para los villaelisenses -y ahora voy a entrar en el terreno de mi disciplina, que es la historia del arte- tiene una cuestión de identidad muy importante. Las estancias de Pereyra y alrededores fueron las primeras existencias en la zona y los lugares donde se radicaron las vías de articulación y de comunicación territorial con el sur de Buenos Aires. La estación Pereyra, de donde vivo a cuatro cuadras y muchas veces tomo el tren ahí, es un edificio de los primeros de la zona, por donde pasaba el tren que justamente iba al puerto de Ensenada, del cual tanto se ha hablado hoy. Porque, por otra parte, el puerto de Ensenada constituía el anclaje de la fundación misma de la ciudad de La Plata. Cuando Dardo Rocha en 1881 forma una comisión para estudiar la radicación de la futura capital provincial, que no estaba decidida, una de las condiciones que puso fue que hubiera un puerto de características que permitiera lo que era su programa económico, que era la exportación agro-ganadera. Justamente en virtud de la existencia del puerto de Ensenada es que se decide optar por esos terrenos, que era de otro Iraola -Martín Iraola- para fundar la ciudad de La Plata. La estación está ahí y es un edificio realmente encantador.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Le resta un minuto de alocución.

Sr. González.- ¿Nada más? Bueno.

Están también los jardines del palacio de Uriburu, que fue el verdadero fundador de Villa Elisa, porque fue el que propuso la trama urbana. El edificio se ha perdido pero están los jardines, están las pérgolas, están las portadas. Está lo que era la posta y pulpería del Camino Real, en la calle 14 y 60, que todavía se conserva y hasta hace pocos años tenía su estaño. En definitiva, toda esta zona y todo este recorrido, donde incluso hemos proyectado con la Facultad de Agronomía un paseo escultórico y una biblioteca de lectura al aire libre para generar recorridos que sean al mismo tiempo naturales y culturales, tiene una significación histórica muy especial para el pueblo de Villa Elisa.

Hacer la autopista evidentemente segmentaría este lazo natural con la zona, creando una radical segmentación de este conjunto de espacios, que quedaría dividido material, funcional y visualmente por la banda asfáltica. Desmembraría así la articulación de estos núcleos históricos, que son parte irrenunciable de la población de Villa Elisa.

Quiero consignar que esta relación y estas propuestas, que la traza por la 403 liquidaría, se inscriben perfectamente y constituyen

el espíritu mismo que inspiró al presidente Perón para expropiar en beneficio público las propiedades de Pereyra, enriquecidas por la elaborada política paisajística de Leonardo Pereyra, a quien Schiaffino llamó en 1927 "precursor del paisaje pampeano" y el primer estanciero que convirtió en bosque el pastizal adquirido.

Con esto quiero hacer notar la sorprendente argumentación de la paisajista que habló en un momento diciendo que estos eran pastizales. Justamente, el interés de la cuestión y a su vez la fundación del paisajismo en la Argentina radica en que dejaron de ser pastizales por la obra de quienes los supieron convertir en otra cosa.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Ha pasado su tiempo.

Sr. González.- Ya termino.

Leo lo que dice Perón cuando propone la expropiación: "Salvar este tesoro forestal y artístico, estratégicamente implantado entre Buenos Aires y La Plata, y realizar una vasta obra cultural, social, científica y turística, que incluya institutos experimentales, laboratorios, viveros y parques zootécnicos". Paradójicamente, la autopista que llevará su nombre propone destruir innecesariamente el visionario y realizado programa de Perón para el parque. (Aplausos.)

Sra. Participante.- ¡Viva Perón!

Sr. González.- Quiero decir, fuera de tiempo, una cosa más muy corta que yo creo que es muy importante, que también se ha dicho y es la siguiente. Todo esto, que todos los que hablamos defendiendo el parque y negando la traza por la 403 afirmamos, es nuestra realidad. Es cierto el testimonio de la gente del IAR, creo yo, es irrefutable y muy grave; es un centro científico de relevancia internacional, y nosotros realmente vamos a defender hasta el final que no se realice la autopista en esa traza. (Aplausos.)

Pero al mismo tiempo, yo he escuchado a los funcionarios, a los empresarios de La Plata, de Ensenada, a la gente de El Pato, a la gente de Berazategui, y realmente creo que ellos también tienen razón y tienen absoluto derecho a defender sus intereses y sus puntos de vista, que son legítimos.

Me parece a mí, y con esto termino, que lo que hay acá son soluciones que no dan una respuesta global al problema. Lo que hay que hacer realmente es dar de nuevo, tomar en cuenta todos los intereses, todos los valores involucrados en la cuestión y buscar una solución que sea aceptable y que deje contentos a todos los participantes en esto. Me parece que es realmente lo único, porque si no, estamos en un pugilato innecesario. Nosotros tenemos razón, ellos también tienen razón. Lo que hay que hacer es buscar una solución distinta que deje contentos a todos y que minimice realmente los costos de la cuestión. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 107, Ana Vernengo.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 108, Valeria Lucía Zeitlin.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 109, Pablo Esteban Larriega.

Sr. Larriega.- Vecinos: por respeto a ustedes, voy a hacerlo lo más conciso posible.

Me quiero dirigir, como todos, a los vecinos. Yo venía con un discurso y unas palabras ya armadas, pero me he permitido abreviar y escucharlos a todos. Yo soy vecino de Villa Elisa, vivo sobre 403 hace muchos años, pero vengo como vecino de todos: vecino de Berazategui, vecino de El Pato, porque yo por lo menos me considero vecino y conciudadano de todos y los respeto a todos por igual.

Simplemente quiero centrar los puntos. Yo pude percibir por la dinámica que esto se quiso convertir en algún momento, por algunas cuestiones, en una discusión de vecinos contra vecinos. Creo que en el fondo hay más puntos en común que puntos en contra.

No estamos en contra del proyecto. Yo en lo personal no estoy en contra del proyecto a nivel nacional, y eso no es punto de discusión en este momento. Simplemente estamos en contra de esta solución irracional, a mi sentido, que se quiere dar sobre la última parte de este trayecto.

El trayecto general va a traer soluciones al país y el país lo necesita. Pero esta solución final que se quiere dar pasando por encima de una Reserva de Biósfera tutelada a nivel internacional, me parece que es irracional, y estamos viendo por todos los comentarios y argumentos que se han debatido que es realmente irracional; no tiene razón, no tiene fundamento.

Es simplemente una decisión política que, como ciudadanos, como vecinos y como compañeros tenemos que discutir y tenemos que rebatir. Y la vamos a rebatir con todos los argumentos que se han dado.

Apoyo los siete puntos que los vecinos de la zona donde vivo han señalado al comienzo. Hay muchos argumentos jurídicos -soy abogado- que avalan las posturas que aquí se han señalado.

Y quiero puntualizar algunos argumentos. Tanto en lo ambiental como en lo técnico, no advertí ninguna cuestión que pudiera rebatir o refutar estos argumentos. He tenido que soportar -no sé cómo decirlo- el dictamen de un técnico de Vialidad provincial, en el que criticaba el concepto de biósfera y no lo sabía pronunciar. Pido perdón, pero eso es así, yo considero eso.

Eso es un atropello. También es un atropello el que cometieron los profesionales de ese grupo de paisajistas que señalaban que era una zona de pastizales o un concepto parecido.

Con respecto a la oportunidad de tener esta Audiencia Pública, simplemente, me habría gustado que los vecinos de El Pato también la hubiesen tenido cuando les hicieron la autopista por el medio de su localidad. Seguramente, ellos y nosotros hubiéramos utilizado argumentos como los que tenemos que usar ahora los vecinos de Villa Elisa.

Seguramente, ellos no tuvieron esa oportunidad y, lamentablemente, cuando sufrieron las inundaciones -quiero decirlo- muchos de los vecinos de Villa Elisa los acompañamos. Por eso es que esto no es de vecinos contra vecinos.

Para no extenderme, finalmente, les comento que la señora Presidenta de la Nación decretó feriado nacional el próximo lunes, por la conmemoración de la Batalla de la Vuelta de Obligado. La Batalla de la Vuelta de Obligado fue una gesta de Rosas, en la cual él se opuso por primera vez al avance de potencias extranjeras, que en un momento era Francia y en otro, Inglaterra. Ahí él plantó las bases de la soberanía nacional.

Ahora bien, creo que nosotros estamos en un capítulo de defensa de la soberanía ambiental, que es la nueva soberanía y una soberanía que la Constitución, a partir de 1994, ha establecido. (Aplausos.)

No creo que, tanto nuestra presidenta como nuestros gobernantes o los señores funcionarios públicos, que quieren y deben defendernos, y menos nuestro ex presidente Néstor Kirchner, tolerarían que se

avasalle de esta manera la soberanía ambiental y la soberanía de todos nosotros.

Señores vecinos y señores funcionarios: por favor, tengan en cuenta estos aspectos y adoptemos una solución racional para todo esto. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 110, María Inés Fernández.

Sra. Fernández.- Buenas noches a todos, a las autoridades de Vialidad. Soy vecina de Villa Elisa. No soy particular damnificada pero vivo en Villa Elisa.

Villa Elisa -no sé por qué-, desde hace un tiempo, ha sido tomada como una solución económica por parte de Vialidad y del gobierno nacional, habilitando una bajada ilegal sobre la Ruta 19 y no sobre la del parque ecológico -como correspondía por contrato con la empresa Coviare.

Logramos que el OCCOVI, el ente regulador, hiciera un informe a través de la Universidad de Ingeniería de Buenos Aires, el cual da con resultado positivo contaminación; estoy hablando de una bajada ilegal con un flujo pasante de 6.400 autos diarios.

Esta bajada sigue abierta al día de hoy porque los vecinos de esa parte de Villa Elisa no hemos logrado que se cierre porque es una decisión política que tiene que ser tomada por el ingeniero Periotti, con quien no hemos logrado conseguir una audiencia.

O sea que si la bajada contamina -y tenemos un informe de impacto hecho el año pasado durante 3 meses-, ¿cuál sería el impacto del paso de esta autopista por Villa Elisa? Mi pregunta es ¿por qué Villa Elisa es tomada como una alternativa económica? ¿Por qué tenemos que estar cercados por 3 autopistas?

Ingeniero Periotti: ¿¿Por qué no nos cierra la bajada ilegal?! ¿¿Por qué hay vecinos que tienen seguir muriendo?! ¿¿Por qué tienen que seguir siendo atropellados, como fueron atropellados mis hijos?! (Aplausos.) Esa es mi pregunta puntual: ¿¿Por qué Villa Elisa?!

Desde el 18 de marzo que estoy esperando una audiencia para que me expliquen el porqué. Los de Villa Elisa no somos ciudadanos de cuarta; somos ciudadanos como todos y nos basamos la Constitución, en sus artículos 41, 42 y 43. Somos ciudadanos como los del resto de la Provincia de Buenos Aires. Buenas noches. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número de orador 111, Hugo Pristupa.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 112, Oscar Negrelli.

Sr. Negrelli.- Señor presidente: en primer lugar, voy a hacer una aclaración. Yo firmé mi exposición, que acompañaba mi inscripción, como diputado de la provincia -y aquí tengo la credencial que lo avala, en caso de que sea necesario- y voy a hacer uso de los 10 minutos.

Antes que nada, quiero manifestar mi absoluto desagrado con respecto de la organización de esta Audiencia.

Creo que cuando en la toma de decisiones uno excede su ámbito familiar, su ámbito de proyecto laboral, y uno cumple una función pública, empieza a ponerse en juego un interés que supera lo privativo, que supera lo personal.

No creo en las decisiones técnicas inocuas, no creo en las decisiones técnicas que solamente digan que dos más dos es cuatro,

porque en definitiva, el trazado de la autopista es fundamentalmente una decisión política.

Y decía entonces que, cuando uno excede el ámbito del interés privativo, cuando uno pasa a cumplir funciones como la que cumplen los señores que están acá, como la que cumplo yo, que estamos pagados por el Estado para cumplir nuestra función, hay una diferencia sustancial. Los que estamos ahora de este lado, en mi caso circunstancialmente -porque la verdad es que con estos señores yo no tengo nada que ver-, estamos pagados para estar acá.

En cambio ustedes han venido dejando su día laborable o su día feriado y, la verdad es que, como diputado por La Plata, los quiero felicitar porque parece que esta es la mejor celebración (Aplausos) que podemos tener para el aniversario de la Ciudad.

Fue una decisión política tener 5 horas hablando a técnicos a los cuales, los mismos señores que tomaron la decisión de que hablaran por 5 horas, los bastardearon. No fuimos nosotros, los que tuvimos que aguantar escuchándolos por 5 horas, quienes los bastardearon.

Y seguramente muchos de ellos tienen buenas intenciones; seguramente muchos de ellos se han formado en universidades públicas, pagadas por todos nosotros y seguramente muchos de ellos tienen mucho para aportarle a la Argentina. Pero fueron sometidos a un bastardeo por una decisión política tomada para que esta Audiencia dure muchísimo tiempo -son casi las 9 de la noche.

Pero se dio una particularidad. La particularidad es que a las 9 de la noche los únicos que están son los vecinos que vinieron a discutir, (aplausos) que vinieron a plantear realmente la defensa del interés general.

Entonces, esta Audiencia no estuvo bien y permítanme disentir, con la condición que tengo de no ser simpático. La verdad es que el que agradeció la oportunidad de tener esta Audiencia se equivocó porque es una obligación. Esta Audiencia es una obligación, esto no es una concesión graciosa de ningún funcionario de turno. (Aplausos.)

Lo que sí adelanto es que muchas veces estas audiencias, más allá de no ser vinculantes en términos legales, deberían ser vinculantes en términos de legitimidad. Cuando hay una oposición, cuando hay una voz muy fuerte, debería tenerse en cuenta.

Pero quiero decirles, para el que no lo sepa, que en defensa de intereses que no son los intereses generales, este mismo mecanismo de audiencias públicas muchas veces tiró al cesto de basura lo que pasaba en las audiencias. Acá sí me voy a referir ahora a la defensa o no del interés general.

Cuando uno tiene que cumplir una función de defensa del interés general porque es funcionario, uno puede tener como resultado no respetar ese interés general, por tres motivos. El primer motivo es por ineptitud; el segundo motivo es por corrupción, y el tercer motivo es por defender intereses particulares.

Hoy hablaron los vecinos de El Pato. La verdad que los funcionarios públicos de Vialidad Nacional y provincial en ese momento tendrían que haberse parado y pedido perdón, porque los vecinos de El Pato dijeron lo que todos sabemos: que el 28 de febrero de 2008, entre otras cuestiones, se inundaron ellos y nos inundamos la zona norte de La Plata por la ineptitud de estos señores. (Aplausos.) La Ruta 2, el arreglo de la Ruta 36, la Autopista La Plata-Buenos Aires, quedó técnicamente demostrado que fueron los factores, junto con la gran cantidad de lluvia caída en poco tiempo, de por qué nos inundamos.

El otro motivo puede ser la corrupción; corrupción que, como les decía, en el caso de la Autopista La Plata-Buenos Aires la conocimos y la denunciarnos. En marzo de 2007, cuando se hace la Audiencia Pública por el aumento del peaje en la Autopista La Plata-Buenos Aires, nosotros -y discúlpenme no haberme presentado, soy diputado provincial por la Coalición Cívica- lo demostramos con fotocopias de los cheques

de la empresa CoviareS financiando la campaña del Frente para la Victoria en la provincia de Buenos Aires. Eso es corrupción, porque está prohibido por ley. ¿Saben a quién le renovaron el 21 de julio de 2010 con la firma de la presidenta Cristina Fernández la concesión de la Autopista La Plata-Buenos Aires? A CoviareS. (Aplausos.)

Estos señores que están acá integran un organismo que dio posibilidades que ninguno de ustedes tiene. Por ejemplo, en la renovación de la concesión con la empresa CoviareS, a la empresa CoviareS se le transformaron las multas por incumplimiento de contrato en inversiones. Es decir que todos ustedes el día de mañana cuando tengan una multa, cuando tengan alguna cuestión punitiva, si seguramente dependen del organismo público que algunos de estos señores conduce, les van a modificar la multa en una inversión, en un pago de ustedes al Estado.

La empresa CoviareS es la única empresa en la Argentina que tiene suspendida -suspendida- la posibilidad de reclamar al CIADI -el CIADI es el ente internacional donde los países y las empresas internacionales litigan por cuestiones- cuando en realidad a todas las empresas que renegocian sus contratos el Estado la primera exigencia que les pone para la firma de esa renegociación es denegar todos los recursos presentados al CIADI; es decir, retirarse de la posibilidad justamente de ir contra el Estado argentino.

En este caso, por recomendación del organismo que estos señores integran, la empresa CoviareS no solamente aumentó el peaje, no solamente no cumplió con nada de lo que le correspondía cumplir, no solamente convirtió las multas en inversiones... Miren el colmo de la caradurez: las multas convertidas en inversiones. Es decir, cuando nos presentan informes de lo que invierte CoviareS, no se engañen: adentro hay parte de las multas que el mismo Estado argentino le puso, pero hoy son inversiones.

Decía que el día de mañana si la empresa CoviareS quiere denunciar al Estado argentino por alguna situación en el CIADI lo puede hacer, porque es la única empresa a la cual se le concedió suspender los reclamos al CIADI y no denegarlos por completo.

Entonces, la verdad que más allá de adherir a los siete puntos, más allá de tener absolutamente claro que esto defiende un interés particular, es falso el debate de progreso y ecologismo; es falso el debate del crecimiento de la ciudad de Ensenada y que unos gurkas en el Parque Pereyra Iraola porque no quieren que les corten los pajaritos, las flores y tomar mate afuera, se están oponiendo al progreso. Es mentira, es perverso, como fue perverso traer a los vecinos de El Pato para ver de qué manera se enfrentaban con los vecinos de Villa Elisa. (Aplausos.)

Acá lo que hay es la defensa de un interés particular. Acá lo que hay no es justamente estar discutiendo cómo la región crece. Si ni idea tienen. Yo hubiese querido escuchar al intendente de Ensenada.

También quiero dejar hecha una denuncia a usted como presidente de la audiencia y responsable: acá hubo patotas. Acá hubo patotas, porque, señor presidente de la audiencia, cuando el señor intendente de Ensenada increpó a un investigador porque había mencionado a la clase política, y cuando le señalamos al intendente de Ensenada que él había cometido el mismo acto, enseguida aparecieron cuatro hombres, un tanto excedidos de peso, rodeando al intendente y haciéndonos callar la boca porque si no, nos esperaban afuera para invitarnos a pelear. Entonces, quiero también dejar en actas la denuncia de que en esta audiencia hubo patotas. (Aplausos.)

Y oh casualidad, esas patotas no tuvieron que ver justamente en defensa de que algún vecino habló o tuvieron que ver cuando algún vecino o alguno de los investigadores o la gente que con tanto nivel estuvo aquí hablando se ha sentido agraviada o intimidada para defenderlos sino justamente al revés.

Evidentemente la situación desde mi punto de vista marca que esta pelea hay que darla, amigos, solamente desde la Justicia: en el fallo del fiscal Szelagovsvki, en la actitud del defensor del pueblo de la provincia de Buenos Aires, en la actitud del defensor del pueblo de la Nación, en lo que son todas las fuerzas políticas de la ciudad de La Plata, en lo que la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires votó por unanimidad, que es la modificación de la traza, y es la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. (Aplausos.)

Yo la verdad, como decía al comienzo de mi intervención, no tengo ninguna expectativa respecto de lo que esta audiencia puede llegar a modificar. No la tengo porque justamente ya tuve una experiencia y porque justamente no les puedo creer nada ni a los señores de Vialidad Nacional ni a los señores de Vialidad Provincial...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le resta un minuto, diputado.

Sr. Negrelli.- Gracias, señor Presidente.

...porque sé efectivamente los intereses que defienden. Lo que les digo es que no hay que bajar los brazos, y lo de hoy fue una muy buena demostración, porque da la casualidad, y yo no sé por qué, pero hace un rato acá había policías de fuerzas especiales, que ya no están más. Evidentemente los vecinos que se oponen, los vecinos que vinieron a plantear sinceramente cuáles son sus dudas e inquietudes, no son ningunos energúmenos ni son ninguna cuestión que pueda ser peligrosa para la integridad física de ninguno de los que están acá compartiendo otra opinión. La verdad que fue de bastante desagrado ver que cuando alguien vehemente defendía su posición, rápidamente aquí aparecieron fuerza especiales, como si alguien se pudiera sentir intimidado. (Aplausos.)

Termino diciendo que lo que hizo el doctor Bonicatto no es un dato menor. Nosotros somos parte de un bloque que hemos votado en contra del doctor Bonicatto y rescatamos y valoramos la actitud de hoy; la actitud que tuvo la Municipalidad de La Plata, de la cual también somos férreos opositores, pero también ha marcado un camino. La verdad que también esto marca la madurez de una sociedad y también marca que evidentemente, como diría Borges, hay algunas cuestiones que son tan pero tan macabras, que aquellos que tenemos tantas diferencias seguramente no nos puede unir el amor pero en este caso nos unió el espanto. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 113, Alicia Paola Franco.

Sra. Franco.- Buenas noches. Soy vecina de Berazategui y seguramente voy a contar cosas que ya escucharon, pero que para mí son muy importantes.

Considero que la construcción de la Autopista Presidente Perón, en sus cuatro tramos, implicará un mejoramiento de la conectividad del área metropolitana, permitiendo cruzar quince partidos bonaerenses, además de generar nuevas fuentes de empleo y mejorar las posibilidades de acceso a los mercados por parte de los productores locales.

Por otra parte, esta obra proyectada en su tramo cuarto -objeto de esta Audiencia-, implicará consecuencias irreversibles en la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola, principalmente en las alternativas 1 y 2.

Las áreas naturales protegidas dentro del área de influencia del tramo IV son tres: el Parque provincial Pereyra Iraola, la Reserva provincial Punta Lara y la Reserva provincial Parque Guillermo Enrique Hudson, las cuales, como ya se ha dicho, han sido declaradas por la UNESCO como Reserva de Biósfera.

Esta reserva constituye el área de mayor biodiversidad de la Provincia de Buenos Aires y es la única área de recarga de agua subterránea existente en el sur del Conurbano Bonaerense. Como ya se ha dicho también, es un área de recarga del Acuífero Puelche, una importante reserva -incalculable por su valor- de agua potable.

Por otro lado, también cabe recordar que el Juzgado Federal de Quilmes dispuso la medida cautelar que suspendía las obras en el Parque Pereyra Iraola por lo que en principio la primera alternativa, para el cuarto tramo, estaría descartada.

Sin embargo, de aplicarse esta alternativa podría tener una consecuencia muy grave que llevaría a la deforestación, la pérdida de la biodiversidad, el hábitat de la flora y fauna -todo esto ya se dijo-, el deterioro del paisaje en una amplia franja del Parque.

Además, el Parque posee un amplio sector de dedicado a quintas orgánicas de producción fruti-hortícola que alberga a más de 150 familias, algunas de las cuales serían, en principio, desalojadas.

Ahora bien, si consideramos la segunda alternativa, cuya traza es sobre sectores residenciales del partido de La Plata y, más allá de que esta alternativa no cruza el Parque Pereyra en toda su extensión, vemos que sí lo hace junto al límite del mismo -porque pasa por la Calle 403.

Entonces, podríamos igualmente afirmar que se producirá un relevante impacto negativo sobre dicha reserva, teniendo en cuenta que el estudio de factibilidad ambiental presentado considera que habrá una posible alteración de la calidad de las aguas superficiales -entre ellos los arroyos Pereyra y San Juan-, de las aguas subterráneas -como ya mencionamos el Acuífero Puelche-, y un alto incremento de los niveles sonoros -contaminación sonora-, entre otros factores negativos que afectan esta área de biodiversidad.

Como dice el estudio de factibilidad ambiental, el proyecto de la Autopista Presidente Perón busca dar respuesta a la ausencia o debilidad de las conexiones transversales evitando la restricción en el desarrollo económico y social. Sin embargo, cada una de estas alternativas generan impactos negativos de considerable intensidad, muchos de los cuales no son identificados o son minimizados por dicho estudio, con propuestas de mitigación que son muy limitadas en comparación al daño que generan, lo que difícilmente hace pensar que cualquiera de estas propuestas sean sustentables.

Por ello, más allá del desarrollo que se pueda generar y más allá de considerar que es necesaria esta autopista, creo que cualquier proyecto que involucre crecimiento y desarrollo económico debe estar en justa armonía con la protección de los recursos naturales, y más cuando se trata de una Reserva de la Biósfera que es muy importante a nivel mundial.

Tanto la Constitución Nacional como la provincial tutelan el Parque en su condición de reserva. Sin embargo, aún hoy falta un marco legal integral que garantice el cuidado y protección del Parque, y una gestión participativa del mismo, frente a la escasa valorización y el abandono que muchas veces sufre de parte de las autoridades.

Por lo tanto, es deber del pueblo hacer entender a las autoridades el valor incalculable que poseen estas tierras y cuya pérdida, por más mínima que sea, compromete la calidad de vida, no solamente en las generaciones presentes sino también la de las futuras.

Por otro lado, se deberá respetar la finalidad principal para la cual fue creado el Parque, que es la de mantener el mayor pulmón verde, ubicado en un medio netamente urbano, asegurando la barrera que impide que la conurbación del Gran Buenos Aires se una con la del Gran La Plata. En relación con esto, es fácil suponer que el proyecto de Autopista Presidente Perón...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Ya ha excedido su tiempo.

Sra. Franco.- Me falta muy poquito y termino.

El proyecto de Autopista Presidente Perón sólo constituye la puerta de entrada a numerosos proyectos inmobiliarios futuros, lo cual nos lleva a preguntar si será posible mantener este pulmón verde para que también sea disfrutado por las generaciones venideras.

Es por ello que la propuesta es que la Autopista Presidente Perón no sólo no atraviese la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola sino que tampoco afecte sus recursos naturales ni su ecosistema, proponiendo a las autoridades que puedan generar una alternativa distinta, cuya área de influencia no afecte la Reserva y se encuentre suficientemente distante de sus recursos.

Particularmente, veo que la mayoría no está en desacuerdo con el tema de la autopista; creemos que la autopista es necesaria. Simplemente, no puede afectar una Reserva de la Biósfera que es tan importante para la supervivencia de la biodiversidad y también para nuestras propias vidas. Muchas gracias. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Corresponde el turno de Diana Alfonso, particular interesada de Ranelagh.

Sra. Alfonso.- Practiqué el buenos días, buenas tardes y buenas noches. Buenas noches para todos.

Soy de Ranelagh, me llamo Diana Alfonso y estoy aquí representando a las generaciones futuras que quiero tener, o sea mis nietos, mis bisnietos y tataranietos, ¿por qué no?

Les cuento que tenía preparado un lindo discurso pero como se ha repetido -soy la número 114-, fui tachando y tachando. Así que voy a tratar de ser prolija al leerlo para que me entiendan.

El Parque Pereyra Iraola, como ya se ha mencionado, es un ámbito único, un patrimonio natural y cultural de inconmensurable valor. Es un recurso ecológico y debemos tomar consciencia de la importancia que tiene el mantenimiento de esta área en función de preservarla para no producir graves alteraciones climáticas.

El valor ecológico de estas tierras es porque es la zona de mayor biodiversidad de la Provincia de Buenos Aires. Cada una de las particiones en su espacio fueron afectando la biodiversidad y los vestigios de la selva marginal que allí existe, por lo que cualquier proyecto urbanístico modificaría el ecosistema y pondría en riesgo la subsistencia de las especies que habitan esta zona.

Por lo tanto, si se reduce aún más esta superficie, la mayor parte de las especies no conservará las unidades funcionales de su hábitat natural y tenderán a desaparecer.

No solamente sufriremos la pérdida de un área natural sino todo lo que hace también a la cultura de estos lugares. Desaparecerá la información natural porque las reservas naturales son verdaderas bibliotecas vivientes.

Por estas razones, si aceptamos cualquiera de las tres alternativas del tramo IV de la Autopista Presidente Perón estaríamos comprometiendo nuestra supervivencia.

Para los que defendemos el medio ambiente el Parque Pereyra Iraola constituye el pulmón verde, la reserva natural que tenemos que proteger para nuestra generación y fundamentalmente para las generaciones futuras. Entonces, ¿qué le vamos a dejar a las generaciones futuras? En nombre del progreso se avanza sobre nuestra ribera, con proyectos de barrios cerrados, clubes náuticos, clubes de campo y otras denominaciones a las cuales los argentinos acudimos para nombrar lo que configura una ocupación que se hace legal, pero que no es ética ni razonable ni ecológica.

Les voy a leer el artículo 41 de la Constitución Nacional; creo que ninguno de los oradores lo hizo. El artículo 41 de la Constitución Nacional se refiere al derecho ambiental y dispone que las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica y a la información y educación ambientales. (Aplausos.)

El artículo 28 de la Constitución de nuestra provincia, por su parte, impone que en materia ecológica deberá preservar los recursos naturales, renovables y no renovables, del territorio de la provincia, planificar el aprovechamiento racional de los mismos, controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen al ecosistema; promover acciones que eviten la contaminación del aire, agua y suelo. Asimismo, asegurará políticas de conservación y recuperación de la calidad del agua, aire y suelo, compatible con la exigencia de mantener su integridad física y su capacidad productiva y el resguardo de área de importancia ecológica de la flora y la fauna.

Aquí tenía para leerles...

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Excedió su tiempo, señora. Yo dejé que leyera tranquila, pero ya pasó.

Sra. Alfonso.- ¿Tan rápido? (Risas.)

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Sí, lamentablemente.

Sra. Alfonso.- Unas palabritas, por favor, nada más. Es cortito.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- No hay problema.

Sra. Alfonso.- Me hubiera avisado. Me entusiasmé, perdóneme.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- No quería interrumpir la lectura de los artículos de la Constitución.

Sra. Alfonso.- Bueno, muchas gracias, muy amable.

Quienes defendemos la Reserva de Biósfera Pereyra Iraola no podemos estar de acuerdo con las alternativas presentadas por Vialidad Nacional con respecto a la traza del tramo IV de la Autopista Presidente Perón por el impacto negativo que generaría en la misma.

Apoyamos la propuesta efectuada por la Municipalidad de La Plata y decimos "no" a la autopista por el Parque Pereyra. (Aplausos.)

Sr. Secretario (Sedda).- Gracias, señora.

Corresponde el turno al orador número 115, Norberto Filippi.

-No se encuentra presente.

Sr. Secretario (Sedda).- Seguimos entonces con la oradora número 116, que es Javiera Rodríguez, particular interesada de Villa Elisa, 5 minutos. (Aplausos.)

Sra. Rodríguez.- Buenas noches. Soy una vecina de Villa Elisa, una antigua vecina de Villa Elisa.

Ya todo está dicho y redicho. Yo les voy a contar una anécdota de mi vida personal. En los años 1945-46, yo era una niña de 8 o 9 años, muy enfermita, muy enfermita. Había tenido meningitis, del Hospital de Niños de la Capital Federal desahuciada y a raíz de eso quedé muy delicada y les daba mucho trabajo a mis padres. Yo tengo un hermano menor también. Entonces, el médico -vivíamos allá en Pompeya, hablo del año 1945-46- les dice que me tenían que llevar al aire puro,

que tenía que ir al campo. Y mis padres tenían familiares en La Plata, vinieron y les recomendaron Villa Elisa. En Villa Elisa no teníamos a nadie. Ante todo les digo que soy de condición humilde, clase trabajadora, así que guita no hay, pero mis padres tenían un ranchito allá, lo vendieron, malvendieron, y compraron unos terrenitos. La cuestión es que esta señora, como ven, se curó, creció feliz, no solamente yo sino mi hermano.

La característica de Villa Elisa después de estos 65 años es que sigue siendo un pueblo. Es un pueblo. Nos conocemos todos. En la iglesia en ese entonces estaban los padres capuchinos, que son muy de dación por el humilde. Entonces nos mandaron tanto a mi hermano como a mí a la escuela, por supuesto, y a la biblioteca a hacernos socios, porque mis padres eran españoles con ideas socializantes. Aparte muy del barrio. Un ambiente magnífico. El Arroyo Carnaval -yo vivía en un barrio que se llama Barrio Dumor, en Villa Elisa, hay muchos cursos de agua entre aquí y La Plata- era transparente, ahí pescábamos. Pasé como todos los niños del mundo tienen que pasar, una niñez muy feliz, y me curé, por supuesto.

Les dije que mi condición era humilde; no éramos una familia que veraneaba; no íbamos a Mar del Plata, veníamos al Parque Pereyra y a Punta Lara, que en esa época el tren General Roca tenía una combinación con otro trencito que me llevaba desde Pereyra a Boca Cerrada, Punta Lara.

Es el día de hoy que Villa Elisa sigue siendo un vergel, es un edén. Nos seguimos conociendo todos, hacemos una vida muy bucólica, y se caracteriza porque vienen familias con problemas respiratorios, con problemas nerviosos. Le dicen "la Córdoba chica" a Villa Elisa. Se pueden imaginar por qué se lo dicen, por los pulmones naturales de vegetación que tenemos.

He escuchado decir, porque hoy aprendí una palabra nueva, "antrópico", a un funcionario de Vialidad Nacional. Aquí atrás hay una carpa donde estaban los periodistas entrevistándolo y dijo eso: "después de todo el Parque Pereyra no es natural, eran pastizales", y a mí también me llamó la atención, primero porque no lo sabía. Entonces los periodistas le hablaban y yo me atreví porque un vecino dijo "discúlpeme, señor, yo no soy ni periodista ni camarógrafo" y le hizo una pregunta. Entonces yo tras de él dije "discúlpeme, señor, tiene razón es la palabra que usted dijo el Parque Pereyra, pero tenemos que reconocer que a la familia Pereyra Iraola no fue una expropiación compulsiva y que les dijo el general Perón que lo quería para recreación del pueblo y para que los agricultores siembren verduras para el lugar, por lo tanto nuestra oligarquía se portó muy bien con el pueblo y le estamos muy agradecidos", y me callé la boca porque no era el caso seguir.

Lo que les quiero decir es que acá hay una historia mística, que hoy lo dijo la hermana originaria. El lugar es un edén, entre la Capital Federal y la capital de la provincia. Vivimos tranquilos, nos sanamos, nos curamos en salud, tanto física como psíquica. Por lo tanto, vamos a defender con uñas y dientes. No estamos en contra del progreso, ya se dijo. Esa traza se puede hacer por otro lado. Ya se van a sentar con los hermanos de El Pato, con los cuales tenemos las mejores relaciones. Nosotros no nos peleamos con nadie. Luchamos por esto, porque no queremos la traza sobre nuestro muy querido Parque Pereyra. Queremos conservar este santuario de la naturaleza. Buenas noches, muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Señor Sergio Panella.

Sr. Panella.- Buenas noches. Ante todo, creo que no venimos a pelear sino que venimos a debatir y a pedir a las autoridades que recapaciten, que tomen como ejemplo el trabajo que los legisladores hicimos en la

Legislatura de la provincia, donde nos pusimos de acuerdo e hicimos una declaración en conjunto en base a una protección y planteamos una alternativa al proyecto que tenían armado.

Por cuestiones legislativas nosotros sabemos de la falta de inversión de la obra pública en la provincia. Y por consiguiente también sabemos que ustedes están trabajando en repavimentar y generar una nueva mano en el primer tramo de la ruta 6.

Por consiguiente, como muchos hablaron del tema de las inversiones -ustedes hicieron evaluaciones con el tema del dinero que se va a invertir para la obra-, también queremos decirles que si ustedes toman el proyecto que presentamos sobre el tramo de la 90, se van a encontrar que el trabajo hecho por los legisladores es un trabajo para ahorrar mucho dinero de inversión para cada una de nuestras rutas.

La Ruta 6, que está totalmente destrozada, es una ruta que puede dar viabilidad y puede ahorrar muchas muertes si ustedes realmente invierten en ese trayecto. ¿Por qué? Porque cualquiera de los platenses que sale de la ciudad o cualquiera de los que llega desde el oeste de la provincia a la ciudad por la Ruta 6, va a ver una vez por mes, 3, 4 ó 5 muertos por accidentes.

Por consiguiente, creemos que amén de que la ciudad de La Plata no les va a permitir que ustedes hagan la obra en la 403, desde ya, la ciudadanía está decidida a pararle cada centímetro que ustedes quieran avanzar... (Aplausos.)

Creemos y estamos totalmente convencidos de que ustedes trabajan, que desarrollan un esfuerzo grande para ver cómo cada una de las regiones sale de lo que fue en algún momento la destrucción del sistema productivo en los años 90, y le da la posibilidad a toda la región del Puerto de La Plata para trabajar mancomunadamente y generar lo que se hizo -como miembro de la Comisión del Puerto, lo conozco- que un trabajo muy fuerte con la inversión de lo que es la planta de contenedores.

Queremos que ustedes realmente utilicen los esfuerzos que hacemos en cada una de las comisiones de la Cámara y se fijen que no estamos en contra de una autopista. Nosotros estamos en contra de que ustedes no se den cuenta de que tenemos un sistema de vida en la ciudad donde, cuando ustedes quieran avanzar, todos vamos a salir a prohibirles que avancen. (Aplausos.)

Ustedes no van a poder avanzar sobre el futuro de nuestros hijos. Por consiguiente, creo y realmente estoy convencido de que ustedes van a hacer un gran esfuerzo; van a llamar a las partes que corresponda para discutirlo y van a consensuar esta alternativa que va a dar la posibilidad de que la gente no los enfrente, no les diga barbaridades ni termine de muy mal modo lo que ustedes quieren hacer.

Creo, y estoy por demás convencido, que cuando uno trabaja con un proyecto avanza en el sentido de buscar las coincidencias y la posibilidad de que todos los sectores crezcan. El empresariado debe hacer una inversión y tener una rentabilidad, la ciudadanía debe tener beneficios, y la protección ecológica que nosotros le damos a nuestra ciudad. Creemos y estamos convencidos de que si ustedes hubieran querido hacer la Autopista La Plata-Buenos Aires en esta época no lo habrían podido hacer. Creo que con todo ese avance que tiene hoy la ciudad, hay 700 mil habitantes que no le van a dar la posibilidad de que avancen en nada que la gente no tenga consensuado.

Me gustaría que trabajen en un proyecto que viene de varias décadas y que nosotros retomamos este año. Vimos la posibilidad de no generar conflictos, la posibilidad de darles una herramienta, no para doblarles el pulso, pero sí que en la recapacitación que tienen que hacer busquen la alternativa; creemos que realmente es el válido para entrar a la ciudad.

Hoy, el intendente Secco dijo que no era bueno para Ensenada. Si mira bien el proyecto es bueno para Ensenada porque la entrada sigue estando en Ensenada, porque nosotros, como protegemos todo el sistema ecológico, vamos a proteger esto para que ustedes no puedan hacer una ruta que vaya por toda la costanera. Por consiguiente, nuestro proyecto es una entrada por la calle 128, y no por la costanera.

Les vuelvo a insistir que ninguno de los vecinos pierde un día festivo de la ciudad para venir a discutir o a tratarlos mal. Lo que queremos que les quede bien en claro a todos ustedes es que hoy vino una representación de la ciudad y vamos a ser muchos más cuando ustedes quieran hacer la obra. Muchas gracias y espero que recapaciten. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Alejandra María Guido.

Sra. Guido.- Con las últimas energías que nos quedan, creo que todo lo que iba a decir -tenía anotado un montón de cosas- se ha dicho.

Yo soy vecina de City Bell. Valoro muchísimo el Parque Pereyra. Trabajo en el parque ecológico de la Municipalidad de La Plata como educadora ambiental.

Coincido con el señor diputado Negrelli en que, si bien esta Audiencia es no vinculante, debe servir necesariamente para legitimar los intereses reales de la comunidad. Y espero que eso se tenga en cuenta.

También creo que se debería replantear el proyecto, contemplando las distintas visiones, incluyendo en el análisis al ferrocarril, en la medida que sea posible, dado que es un transporte seguro y mucho más económico, y del que no se ha hablado prácticamente. Creo que lo han mencionado sólo 2 ó 3 personas. Y el ferrocarril es un medio de transporte terrestre seguro y es mucho más económico. (Aplausos.) Creo que se debe volver a los ramales que se han cerrado; hay que volver a rehabilitar eso. Estamos volviendo para atrás en nuestro país. En algún momento el país se pensó en serio.

Estuve hace poco en San Vicente y da pena, dan ganas de llorar cuando se ve el ramal lleno de pasto. Es un pueblo que ha quedado, desde el punto de vista del ferrocarril, incomunicado. Hay que volver al ferrocarril.

Y no sé si es posible que, dentro de este proyecto de comunicación y de autovía, se pueda considerar, a lo mejor, el ferrocarril en algunos tramos, como para poder disminuir la carga de tantos camiones en las rutas que producen muchísimos problemas de accidentes.

No es cierto lo que dijeron hoy los técnicos que este proyecto disminuiría la cantidad de accidentes en las vías terrestres. Me parece que es al revés, y los hechos lo demuestran con los accidentes terribles que ha habido últimamente en las autopistas.

Por otro lado, adhiero a los siete puntos que fueron mencionados anteriormente por miembros de la asamblea. Me opongo al tramo IV de la Autopista Presidente Perón, por la Calle 403, por el Parque Pereyra y por Villa Elisa.

También quiero mencionar brevemente que la ingeniera que habló después del intendente de Berazategui -no recuerdo el nombre- manifestó como parte de la justificación del proyecto que, como se va a producir 800 mil vehículos por año hay que generarles vías de comunicación para que se puedan movilizar, caminos de salidas, de entradas, etcétera.

En mi país, yo aspiraría a tener funcionarios, profesionales y especialistas que tengan una visión estratégica, más de avanzada. Sabemos que hay que apuntar a que el transporte sea colectivo, no hay que seguir apostando al transporte individual. Hay que tratar de fomentar un transporte que sea eficiente, sustentable y de bajo

impacto. Y justamente me parece que seguir fomentando exclusivamente las vías de comunicación terrestres, como las autopistas, es una visión que está perimida.

Por eso, repito, me parece que hay que considerar el ferrocarril, así como en las ciudades hay que considerar las bicisendas. Hay ONGs que en la ciudad de La Plata están proponiendo que se hagan circuitos con bicisendas para bajar el nivel de contaminación, de accidentes, de ruido, el tema de la accesibilidad, del tiempo, etcétera.

Quiero decir una última cosa, aunque tenía más cosas para decirles. Esta mañana, cuando los técnicos hablaron de la viabilidad económica del proyecto, se habló de que era un proyecto que analizaba costos y beneficios, con un plazo de 25 años, y también analizaba los costos y beneficios con el valor actual. Yo me pregunto cómo se pueden analizar los costos y beneficios de un proyecto que no tuvo en cuenta en ningún momento a los ciudadanos de la zona de Villa Elisa, así como tampoco fueron considerados los de El Pato en su momento. ¿Cómo puede ser que haya datos que integran un estudio en el cual los principales actores no han sido tenidos en cuenta? No lo entiendo. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 119, Lorena Vicenty.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 120, Pedro Antonio Castrioti. (*Aplausos.*)

Sr. Castrioti.- Buenas noches a todos. Creo que no queda mucho por decir, ya se ha dicho todo. Quiero recordar que en una sesión de la Cámara de Diputados de la Nación a la que fuimos invitados algunos representantes de la Asamblea, en ese lugar el señor Fatala nos comunicó que si bien las Audiencias Públicas no son vinculantes, de acuerdo a una postura bien planteada puede llegar a haber una revisión de la traza, que para eso estamos hoy acá.

Como se habrán dado cuenta, soy guardaparques del Parque Provincial Pereyra Iraola, lugar por donde pasaría el último tramo de la Autovía Presidente Perón. ¿Qué les puedo decir sobre lo que yo conozco? Mi trabajo es cuidar las áreas naturales protegidas. Entonces, imaginense si es para mí aceptable o no la novedad de que una autopista podría llegar a pasar por el área natural protegida, precisamente donde trabajo yo y mis compañeros y donde vive mucha gente. Para mí es inconcebible. Verdaderamente no sé cómo se les pudo haber escapado a las constructoras encargadas de llevar adelante la obra, a las consultoras que realizaron los proyectos, cómo se les pudo haber escapado el detalle de que estaban incursionando dentro de un área natural protegida, como ya se dijo muchas veces, a nivel mundial declarada Reserva de Biósfera por la UNESCO hace apenas tres años o dos años y medio.

Estoy completamente de acuerdo con los puntos planteados por los vecinos y por la Asamblea en Defensa del Parque Pereyra Iraola como Reserva de Biósfera. Confío en que nuestras autoridades, nuestros funcionarios, van a tener la inteligencia suficiente como para rever la situación y encontrar la alternativa apropiada y que mantenga a todas las localidades intervinientes en este asunto en armonía, no enfrentadas entre sí, que no nos enfrentemos los vecinos, no estamos para eso. La postura de nuestra Asamblea es pacífica. El reclamo lo consideramos justo. Precisamente no aceptamos que esta autovía atravesara el parque ni sus cercanías por el impacto que produciría. Es todo, nada más, muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 121, Enrique Daniel Galanko, de la Federación de Instituciones Culturales y Deportivas del Gran La Plata. Dejó una nota y nos avisó que se ausentaba.

Con el número 122, Fernando Glenza. (Aplausos.)

Sr. Glenza.- Yo vengo en nombre de la Cátedra de Soberanía Alimentaria de la Universidad Nacional de La Plata. Dejé el documento de acreditación.

Lo que tengo para agregar es que la Cátedra es transdisciplinaria, integrada por participantes de la Universidad de La Plata de seis facultades. Yo soy de la Facultad de Periodismo y Comunicación Social, y también la integran participantes, investigadores, docentes y estudiantes de las Facultades de Ciencias Exactas, de Trabajo Social, de Ciencias Naturales y Museo, de Ciencias Agrarias y de Humanidades. Creamos esta cátedra para trabajar con la complejidad, en la interdisciplina y en la transdisciplina.

Consideramos que lo que hay en el Parque Pereyra Iraola es un sistema complejo. Quizá visto desde un satélite o desde un avión uno no logra tener la dimensión de la complejidad del territorio. Digo esto porque quería aportar técnicamente que la Autopista Presidente Perón en su tramo IV afectaría notablemente la producción agroecológica y otras en transición hacia la agroecología que estamos desarrollando hace más de diez años en conjunto con la Universidad de La Plata.

Es un trabajo muy arduo. Nos tuvimos que involucrar en el terreno y convertirnos nosotros en agricultores para aprender la verdadera complejidad del tema. Así que tenemos mucho trabajo de campo.

Ahí tenemos un problema. El decreto de expropiación del gobierno de Perón designa, además de reserva forestal, 1.200 hectáreas para fomento de la agricultura. Hoy, en el año 2010, deberíamos preguntarnos qué agricultura queremos fomentar. Entonces, en ese sentido, estamos buscando una agricultura que produzca alimentos verdaderamente sanos, sin contaminación, sin agrotóxicos. Entonces, junto con los agricultores del Parque Pereyra Iraola, justamente por donde pasaría la traza original, estamos trabajando hace diez años en descontaminar los terrenos. Son los agricultores que serían desalojados si pasa la traza por ahí, y echaría por tierra todo nuestro trabajo, todo el esfuerzo, tanto de ellos como de nosotros.

En el caso de la segunda alternativa tampoco sería del todo adecuada. Por ahí se repite que no tocaría el Parque Pereyra Iraola, pero en el tramo que va desde las vías del Ferrocarril General Roca hacia la Autopista La Plata-Buenos Aires ingresa al parque, ingresa a los sectores de quintas en los cuales nosotros trabajamos. Ese es el segundo tema.

Sr. Presidente Alternativo (Arias Saisi).- Silencio, por favor.

Sr. Glenza.- La tercera alternativa también afecta, porque los agricultores que están cercanos a la Autopista La Plata-Buenos Aires ya son afectados por el pasaje automotor, que contamina, no se soluciona con árboles porque nosotros vemos el hollín cuando uno cuelga la ropa, y aparte hay lucro cesante, que sería bueno que en algún momento la concesionaria Coviarez resarciera a esos agricultores, porque no pueden certificar sus productos. Estamos buscando una agricultura biológica, orgánica, agroecológica, como se le quiera llamar, y esos emprendimientos están mandando al fracaso todo este trabajo -porque las certificadoras son muy exigentes- por el pasaje de automóviles, de camiones, además de la contaminación de los gases que despiden los escapes, y también hay particulado que se desprende del roce de las cubiertas y demás.

Entonces, de pasar la autopista por el Parque Pereyra Iraola destruiría el futuro de esta actividad que estamos promoviendo, que es una actividad que es importante para toda la comunidad, porque nosotros queremos que esta agricultura se extienda a lo largo del país y en ese sentido contamos con todo el apoyo de la Subsecretaría de Agricultura Familiar que fue recientemente creada. Pensamos en el Mercosur, pensamos en mercados que realmente puedan comprar nuestros productos.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto.

Sr. Glenza.- Tengo un minuto. Otra cosa que habría que plantear es que las áreas protegidas se crearon para protegerlas, valga la redundancia. O sea, es muy poco lo que nos va quedando de áreas protegidas en nuestro país. Para eso las creamos.

Es más, con la creciente "sojización" que tenemos, que ya abarca el 52 por ciento del territorio cultivable de Argentina, tenemos una perspectiva que nos van a quedar nada más que los parques provinciales y los parques nacionales como áreas de protección.

Si nosotros permitimos ahora que pase una autopista por aquí, el intendente Secco dijo que va a colapsar; todo va a colapsar. Entonces, ¿quién nos asegura que no se vaya a poner otro carril? Porque es como la jurisprudencia: si lo permitimos una vez, se va a incrementar el tránsito, se va a hacer otra, y otra. Entonces no lo vamos a poder detener.

Me parece que hay que cumplir la ley, y es eso lo que estamos pidiendo desde la Cátedra Libre de Soberanía Alimentaria de la Universidad de La Plata. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 123, Marta Slavazza.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 124, Eduardo Wasylkone.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 125, María Cristina Kotula.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 126, Dante S. Anzolini.

Sr. Anzolini.- Buenas noches. Soy vecino de la 403. Para esto había preparado un trabajo sobre el estudio del impacto ambiental de los lugares donde yo estudié, donde fui profesor.

En un compilado de un señor que se llama Peter Whathern, que se enseña en el Instituto de Tecnología de Massachussets, se hace una especie de análisis exhaustivo de cuáles serían las condiciones por las que se podría definir que un emprendimiento público de este tipo es definido como bueno.

El libro se llama *Environmental Impact Assessment: Theory and Practice*. O sea, evaluación ambiental pública, teoría y práctica. Esto se usa como texto en la Universidad de Yale y en el Instituto de Tecnología de Massachussets.

En ese libro hay 6 puntos fundamentales que toman como requerimiento el estatuto de 1978 del Consejo de Defensa Ambiental de

los Estados Unidos. El primero es el resumen total del proyecto. El segundo es la descripción de propósito y necesidad del proyecto. El tercero, las alternativas, incluyendo la acción propuesta. Hoy vimos las 13 proposiciones, las consideradas, la discusión también de la opción de inacción -o sea, de no innovar, de no hacer lo que se está proponiendo-; la identificación de la alternativa preferida por la agencia gubernamental -en este caso, ustedes-, y la discusión de las medidas de mitigación, que también hemos escuchado, de alguna manera, desglosado por varias personas que intentaron justificar una cantidad de razonamientos que más adelante voy a tratar de discutir.

El cuarto punto habla del ambiente afectado, o sea, una descripción básica del área afectada por cada una de las alternativas, cosa que debo confesar que no vimos con mucha claridad.

El quinto, las consecuencias ambientales, de las cuales nos hemos hecho eco muchas personas, más allá de los intereses personales o no, de quien resida allí o no; estoy hablando de la comunidad, no de una persona.

La sexta, se esperaba por el Consejo de Seguridad Ambiental una lista de preparadores -es decir, la lista de personas que se hacen responsables por los juicios emitidos.

Quiero subrayar dos puntos fundamentales de la lista que tengo, que es el manual que usamos para estudiar el impacto ambiental. Primero, el punto 4: la descripción del área afectada por la obra pública si el área, en este caso, la amplitud del territorio modificado por la construcción de la autopista en la 403 es concomitante al Parque Pereyra Iraola, está considerada perteneciente desde el punto de vista ambiental; las definiciones de la medida cautelar son de suficiente peso.

En el punto 5, las consecuencias ambientales. Del documento al que nosotros tuvimos acceso se desprende que las consecuencias ambientales del trazado son evidentemente negativas. Pero, en realidad, quisiera avanzar sobre ese punto porque tampoco se explicó claramente desde el punto de vista formal cuáles eran esos problemas.

Voy a ir a otro tema que también se estudia en un compendio del profesor Shennan de 1966. Él desglosa una cantidad de ítems que voy a describir someramente: la economía local -o sea, el balance público fiscal-, el empleo generado y la riqueza generada, que es lo que hablaron varios especialistas, inclusive, el que hizo el estudio de factibilidad.

El segundo, es el ambiente natural, o sea cómo se afecta la calidad de aire, la calidad de agua, el ruido, la vegetación y la fauna por los desastres naturales provocados.

El tercero, la estética y valores culturales. Para mí fue bastante gracioso escuchar que las alcantarillas son obras de arte, pero si asumimos que hay cosas que no sean esculturas de Rodin que pueden serlo, pensemos que una autopista podría serlo. No es mi caso.

En servicios públicos y privados, el efecto que tiene con respecto al agua potable, en salud, el control del crimen, la sensación de seguridad, la protección de incendios. Todos estos ítems están especificados, pero quiero ir al quinto punto que trata el impacto social...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le resta un minuto.

Sr. Anzolini.- Bien. El supuesto desarrollo de la riqueza generada se basa fundamentalmente en cálculos de variables un poco desconocidas o imaginarias. O sea, si hablamos del transporte de granos que todavía no fueron a la tierra, es un poco complejo definir si a todos nos va a beneficiar.

Como que me resta poco tiempo, quiero subrayar tres cosas más. Estuve tomando nota de los dichos de los expositores. En varios casos,

se aseguró que el impacto ambiental se debería conseguir -escuché verbos en futuro.

En un punto, en donde desarrolló el estudio macroeconómico había un ítem que apareció acá que decía: desarrollo de urbanizaciones cerradas; si se interpreta como country, sería otra llave de la cuestión.

Por otro lado y para terminar con las escaramuzas medio incomprensibles desde el punto de vista lógico, ¿recuerdan que alguien dijo que había 7 mil vehículos en exceso, en la opción número 3, y que el 40 por ciento eran camiones? Saquen la cuenta: 40 por 7 mil son 2.800 -asumo que es por día; dividido por horas, son 116. Ciento dieciséis por hora, lo que sería cada 5 minutos, nueve camiones. Si ese es todo el exceso que no justifica la última opción, que es la que todos los vecinos de Villa Elisa preferimos, me parece que hay una lógica que no funciona.

Y, una vez más, yo no tengo *powerpoint* pero todos se acuerdan y tienen el mapa que definen las tres características. Para la antinomia con respecto a Ensenada, quisiera que alguien me demuestre dónde está la entrada al Puerto de Ensenada, en cualquiera de las 3 opciones. Si eso no es una falta de lógica, retiro mi nombre. (*Aplausos.*)

Quiero decir una cosa más, que es una cuestión simplemente matemática -no hace falta traducir del inglés o del alemán como hice para la primera parte del informe. Pero para esto último, simplemente les hago un juego de lógica.

Piensen bien: alguien argumentó que al hacer la tercera opción, se hace el doble de kilómetros de la opción 1. Recuérdelo; alguien dijo eso. Miren el mapa. Esto significa que necesariamente todas las personas que vengan, para llegar a Villa Elisa, necesariamente van a ir a La Plata, lo cual es una contradicción en términos, porque no toda la gente que venga del cinturón, va necesariamente a hacer el doble de kilómetros por la opción 3, porque en ese caso debería solamente ir hacia La Plata. Es otra demostración más, es matemática. (*Aplausos.*)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Con el número 127, Fabián Román.

Sr. Román.- Buenas noches. Voy a tratar de hablar lo más brevemente posible dada la hora, en mi doble carácter de vecino de El Pato.

Dos de las opciones -la 1 y la 2- pasan por enfrente de mi casa -sin afectarme con una expropiación-, y la tercera queda a unos 500 metros; digo esto para ubicarnos.

Y dije que tenía un doble rol porque además me gustaría compartir con ustedes algunas opiniones desde mi rol de presidente de una fundación -Fundación Plan 21-, que si bien no tiene acciones directas en la zona, sí pretende tenerlas en el futuro. Nosotros trabajamos en otros lugares y no específicamente en la zona de El Pato, donde vivimos.

Tres puntos para ir al grano respecto de cuál es la posición. Una Reserva de Biósfera es un tipo de protección de área, y tiene una particularidad: es un tipo de protección de área que pretende compatibilizar el uso productivo y recreativo de un ecosistema particular que tiene algún grado de excepcionalidad.

Creo que se ha dicho ya bastante respecto de lo que significa el impacto de la autopista si pasara cerca o por el Parque Pereyra Iraola, así que no me voy a referir a eso. Me parece que es bastante obvio que si llegamos a este punto, con este nivel de debate y con este nivel casi diría de enfrentamiento respecto de esas opciones seguramente habrá que revisar algunas cosas.

Los que trabajamos desde algún lugar académico o desde el tercer sector para aportar a la construcción de sostenibilidad en distintas actividades sabemos que en el proceso de desarrollo que nos llevó

hasta la idea del desarrollo sostenible, un concepto del que se abusa muchas veces en distintos ámbitos, sin profundizar realmente qué significa, la construcción de ese desarrollo es un hecho colectivo.

Por eso, los que sabemos cómo ha sido todo ese proceso en la última década por lo menos, sabemos que es un tremendo avance que estemos aquí debatiendo en una Audiencia Pública. Quiero destacar esto porque la verdad es que nos pone en un lugar de civilización bastante avanzada poder estar debatiendo todo esto, más allá de las cuestiones más puntuales y prácticas, si la Audiencia Pública es vinculante o no.

Por lo tanto, creo que seguramente hay que revisar cosas, y ni siquiera me voy a detener en el tema que ya todos han expresado claramente respecto de los impactos que puede generar esta autopista cerca del Parque Pereyra Iraola. Es bastante obvio que si tenemos este nivel de discusión, cuando ya hay tres tramos que están comenzando y que ya están saldados con su Audiencia Pública, algo habrá que revisar respecto de esto. Y seguramente tiene que ver con esta cuestión que debemos ser coherentes con la construcción de ciertos modelos de desarrollo, y esto del progreso que se habló tanto hoy es un elemento importante, hacerlo de manera colectiva será escuchar a todas las voces.

Segundo elemento que quiero compartir. Seguramente será una deformación profesional como ingeniero. Escuché atentamente las presentaciones del comienzo y me voy a referir particularmente a algunos de los estudios que se presentaron, que tienen que ver con la cuestión hidráulica y la hidrografía del lugar.

Los que vivimos en la zona recordamos algunas tragedias muy cercanas, como la del 28 de febrero de 2008, que aparecía en una de las filmas como uno de los picos importantes, pero no el más importante, de precipitación en un solo día; 53 milímetros, si no me equivoco. Los que viven en la zona de City Bell, en El Pato, en El Peligro, saben a lo que me refiero. Fue absolutamente monstruoso el resultado de esa lluvia, que no era de las que aquí se mostraban como el pico, porque el pico fue 113 milímetros, para lo cual se iba entonces a considerar una serie de obras.

Tomar 50 o 25 años, las dos alternativas que aparecieron aquí...

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Le resta un minuto de exposición.

Sr. Román.- Tomar 25 o 50 años para atrás, creo que debe considerar además que hace 25 o 50 años, con otros niveles de precipitación, no teníamos la cantidad de obras, no teníamos el uso de suelo que tiene en este momento la zona, no teníamos la cantidad de invernaderos, no teníamos la falta de mantenimiento en los arroyos y no teníamos la Autopista La Plata-Buenos Aires, que fueron una serie de elementos que concatenados llevaron a la tragedia de ese 28 de febrero de 2008, sin que llegáramos al pico de 113 milímetros.

Estos 25 o 50 años son elementos que aparecen en la estadística y son correctos desde un punto de vista, pero sería desconocer -y en esto estoy hablándoles a los ingenieros- que hay que considerar lo que pasó en el pasado más cercano, porque el hoy no son esos 50 años. En el hoy tenemos severos problemas de drenaje y severos problemas con la escorrentía superficial, por ejemplo, que deben ser considerados, no importa cuál sea la traza, porque es un lugar extremadamente vulnerable y lo ha demostrado hace dos años. Entonces, pido por favor que esto, no importa cuál sea la traza, se tenga en cuenta.

Quince segundos. El tema de las compensaciones. No se habló demasiado del tema del cambio climático. Hay otras problemáticas ambientales vinculadas a las autopistas. Lo que quiero expresar es que no importa tampoco cuál sea el trazado. Sería muy interesante que pudiéramos pensar de manera moderna, como ya se empieza a hacer en

Europa, algunas autopistas inteligentes en términos de que la compensación de la huella de carbono asociada a la construcción y el uso de una autopista se puede perfectamente cuantificar y compensar, de manera inteligente, de manera creativa y además tratando de que de esa manera tengamos un impacto positivo sobre las comunidades que están cerca de esta nueva autopista, sea el trazado que sea. Muchísimas gracias. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Jorge Donato D'Arielli, de la ACUMAR.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Pasamos al registro de oradores que se anotaron en el día de la fecha.

Con el número 1, Rosana Marcela Donato. (Aplausos.)

Sra. Donato.- Primero quiero decir que apoyo el documento de los siete puntos expresados por mi compañero Gabriel Montero.

Señoras, señores, autoridades presentes, compañeros: suele decirse de Perón que fue un verdadero visionario, porque cada una de sus palabras tuvo esa vigencia de futuro, y cada una de sus premoniciones adquirió con el tiempo asombrosa certeza. Al defender e impulsar con su acostumbrado verbo y su indomable empuje los principios ambientales se hizo hacedor de un camino que por su época no alcanzaba todavía los problemas y dificultades que hoy son innegables.

Un ejemplo de estos principios fue su profundo amor por su Parque Derechos de la Ancianidad, hoy nuestro Parque Pereyra Iraola. Pensó que era un pulmón que oxigenaba de vida y que había que preservar y mantener embelleciendo su flora y cuidando sus pájaros y su fauna silvestre.

Hoy sus ideales están avasallados. Proyectos absurdos que cruzan como lanzas un paisaje encuadrado en un espejo verde de paz. ¿En qué planificación casi diabólica e infantilmente cruel un arquitecto, un ingeniero, un creativo, un artista puede plasmar sin que el lápiz se escape de su mano un camino que en aras de no sé cuál vértigo de progreso devore en su insaciable búsqueda de algún beneficio tan incomprensible como ilógico lo que ya está legitimado para ser lugar de espacio, paraíso y reposo de todos?

¿En qué programa de gobierno, insostenible, se puede ir contra propias o impropias ideas, que se dicen mantener contra convicciones doctrinarias, subalternándolas a conceptos burgueses obsoletos, destronados desde la Revolución Francesa hasta nuestra naciente democracia y que hoy no son representativos de nuestra sociedad?

Nuestro camino es la defensa de nuestra tierra. Pretendidos conquistadores y hacedores de la peor oligarquía, que es aquella que se complace en usurpar el sol, la luz, la alegría del pueblo, pretenden hundir en las brumas y la desolación un parque que los desafía con su grito profundo de libertad.

Escribir nuestro destino en el cemento es destruir el destino de nuestro suelo, nuestra agua, nuestro aire y nuestro mundo. Todo puede convivir cuando la razón sobrevive a mezquinos o sordos intereses de los materialistas de turno. El avance de la Humanidad hacia un mundo tecnológico y confortable no está en juego, siempre que ese avance no avasalle el mayor regalo de la vida que se nos hizo, que es la naturaleza.

Las autopistas son impuestas en el paisaje por decisiones externas. Son un diseño que centraliza y excluye, promovidas a veces por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional y también financiadas por ellos.

El hombre muchas veces se autodestruye, la devastación de bosques por su talado o incendios intencionales de su flora, el ataque químico desmedido, la construcción de autopistas en lugares impropios, por ejemplo, cuando no es necesario destruir para crear, cuando se priva al ciudadano y su familia de la riqueza gratuita y el bienestar del aire que oxigena su existencia para cambiarlo por la alegría y el confort de unos pocos privilegiados de turno, empresarios de la industria, del comercio, del transporte.

Hoy el hecho que pretende consumarse en nuestro parque con la construcción de una autopista que desmembraría ecológicamente sus reservas forestales, sus faunas, su oxígeno, su agua, nos pone de pie y nos hace protagonistas de un "basta" a la incapacidad mental y a la despiadada mentalidad de quienes todo lo subordinan y todo lo usurpan en aras a acrecentar sus arcas, caiga quien caiga y sufra quien sufra, en pos del progreso.

La defensa inculdicable de estos derechos es también mantener en alto la bandera de una doctrina nacional hacia un mañana venturoso, limpio de espinas y asperezas.

Es nuestra propuesta. Que construyan su autopista; no nos oponemos, pero no en nuestro bosque, no en nuestra reserva, no maten los ideales de un líder que parece muchas veces estar olvidado por la mediocridad de quienes reniegan de sus luchas, en cualquier tiempo y lugar.

Compañeros: defendamos con convicción, unidos y serenos este patrimonio bonaerense de la humanidad toda, que es la Reserva Mundial de la Biósfera del Parque Provincial Pereyra Iraola.

Compañeros y compañeras: el parque no se entrega, no se negocia. La 403 también es el Parque. (Aplausos.)

Compañeros: en paz y en armonía, como siempre lo hicimos los asambleístas. ¡Hasta la victoria! (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Juan Segovia, de la FADEAAR.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Mario Fittipaldi.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- María Cecilia Rivas.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Pablo Andrés Piana.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Marcos Riero.

- No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Víctor Robledo.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Alejandro Fabián Carranza.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gustavo Druetta.

Sr. Druetta.- En 1974, exactamente el 12 de junio, Perón dijo en su último discurso: "Llevo en mis oídos la música más maravillosa que es la voz del pueblo". Como estamos en presencia de funcionarios de un gobierno nacional y popular, seguramente este discurso lo habrán leído, lo habrán discutido, lo habrán incorporado.

Yo, como compatriota de todos ustedes y como vecino de Villa Elisa -como animal racional que habla y por eso puedo defender mi medio ambiente-, y como sociólogo, pero sobre todo como habitante del *demos* -que en la polis griega significaba "el barrio", no el pueblo en general; el *demos* de la democracia, del barrio, defendiendo su hábitat, defendiendo sus derechos-, he escuchado esta noche una extraordinaria muestra de soberanía popular por parte de mis convecinos. Así que los felicito y me felicito a mí mismo por participar de esta asamblea popular tan rica. (Aplausos.)

Si Perón viviera y alguien quisiera tocar el Parque Pereyra Iraola, es como si a Evita le tocaran la República de los Niños, ¿qué pasaría con este gobierno nacional y popular?

Sobre las tres hipótesis que planteaba Negrelli, no creo tanto en el tema de la corrupción ni en los intereses externos a la sociedad argentina; creo más bien en la ineptitud.

Más bien, creo en la falta de formación por parte de aquellos funcionarios que creen que con una encuesta -y yo soy sociólogo-, hecha al tuntún, resuelven el problema de la opinión y la voz del pueblo. La voz del pueblo está acá. Y ellos por suerte la pueden escuchar. Lástima que los consultores no la hayan podido escuchar porque aprenderían muchísimo.

Voy a leer algunos párrafos que en el año 1972, en un mensaje ambiental a los pueblos y gobiernos del mundo, dirigió Perón desde Madrid. Pero antes quiero decir: ¿Cómo puede ser que Perón, ya desde 1948, haya sido un ecologista consumado? Porque expropiaba propiedades privadas para hacer parques ecológicos. Y aquí quiero rescatar un origen étnico de Perón. Perón era hijo de una mapuche de la provincia de Buenos Aires. Perón era hijo de esta tierra y por parte de la inmigración italiana; y por parte de esta tierra era de la comunidad indígena, a la que pertenece la compañera que habló por parte de los tehuelches y mapuches.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Le resta un minuto.

Sr. Druetta.- Por lo tanto, él sabía de qué estaba hablando.

Yo ahora estoy hablando de la soberanía popular. Por eso, voy a tomar algún minuto más, si se me permite.

Perón decía lo siguiente: "Creemos que ha llegado la hora en que todos los pueblos y gobiernos del mundo cobren conciencia de la marcha suicida que la humanidad ha emprendido a través de la contaminación del medio ambiente y la biósfera. La dilapidación de los recursos naturales, el crecimiento sin freno de la población y la sobreestimación de la tecnología y la necesidad de invertir de inmediato la dirección de esa marcha.

"El ser humano ya no puede ser concebido independiente del medio ambiente que él mismo ha creado. Ya es una poderosa fuerza biológica. Y si continúa destruyendo los recursos vitales que le brinda la tierra, sólo puede esperar verdaderas catástrofes.

"En el último siglo..." -el siglo XX- "...ha saqueado continentes enteros y le han bastado un par de décadas para convertir ríos y mares en basurales, y el aire de las grandes ciudades en un gas tóxico y espeso. Inventó el automóvil..." -y los camiones- "...para facilitar su traslado, pero ahora ha erigido una civilización del automóvil que se asienta, sobre un cúmulo de problemas de circulación, urbanización, inmunidad y contaminación en las ciudades."

Finalmente decía qué hay que hacer frente a esto, porque no era un analista que describía la realidad, era un actor de la política -y estoy hablando también del Perón que luego se abraza con Balbín; no solamente estoy hablando de los peronistas, sino que estoy hablando de la humanidad, y estoy hablando uno de los patrimonios de los argentinos, que este gobierno debería tener muy en cuenta.

Decía: "A la irracionalidad del suicidio colectivo debemos responder con la racionalidad del deseo de supervivencia." "Necesitamos un hombre mentalmente nuevo en un mundo físicamente nuevo. No se puede construir una nueva sociedad basada en el pleno desarrollo de la personalidad humana en un mundo viciado por la contaminación del ambiente, exhausto, con sed y enloquecido por el ruido y el hacinamiento. Debemos transformar a las ciudades cárceles del presente en las ciudades jardines del futuro." Villa Elisa es un ejemplo de eso. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Daniel José Cámpora, de Campo Sur S. A.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Fernando Claudio Fogos, de Campo Sur 2 S. A.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Néstor Juzna.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Juan A. Faime.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Gustavo Etchichury.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Carlos Heras.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Juan Marcelo Montoya.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Pablo Arnaez.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Cristian Gritti.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Ángel José Ferella.

-No se encuentra presente.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- José María Di Gregorio.
(Aplausos.)

Sr. Di Gregorio.- Buenas noches a todos. Voy a ser más que breve, porque la verdad que venimos de todo el día y espero ser el último. Y creo que ustedes también esperan que sea el último.

En primer lugar, quiero decir que soy un vecino de la región y como gran parte de toda la ciudadanía consideramos que el Parque Pereyra Iraola es una reserva natural pública, de todos, que me pertenece a mí como ciudadano, que la utilizo prácticamente todas las semanas, los fines de semana, para hacer un poco de dispersión con mi familia y mis amigos. Por lo tanto, consideramos que es intocable.

Pero además de esto, el parque tiene una protección legal extendida, no sólo a nivel provincial y nacional, sino que también lo tiene a nivel internacional. Por lo tanto, toda intervención que agrede a esta reserva natural atenta contra toda la ciudadanía y está en contra de toda la población que habita en este país.

En segundo lugar, es de una gravedad inusitada que el propio Estado ignore la legislación y el carácter de reserva dado por el mismo Estado y por organismos internacionales. Es importante señalar que el estado actual del parque -los que vamos lo sabemos- es una irresponsabilidad gravísima del Estado provincial, que ha mostrado una desidia alarmante en cuanto a su preservación y mantenimiento.

En esto es que los productores, los trabajadores, los usuarios, y todos los ciudadanos están afectados en la falta de interés que han demostrado los gobiernos en el desarrollo sustentable del Parque Pereyra Iraola, Reserva de Biósfera.

Por último y en tercer lugar, es indispensable que entendamos la importancia de preservar el parque, ya que su afectación nos va a afectar a toda la población actual y a las generaciones futuras. No podemos darnos el lujo de afectar un lugar que va a ser el de nuestros hijos y de nuestros nietos, una reserva de vida para todos los habitantes.

Desde este lugar solicito a las autoridades, como responsables de la protección del bienestar general, que recapaciten sobre esta obra destructiva, evitando enfrentar a la ciudadanía, ya que no tienen derecho por más intereses económicos que existan a afectar nuestro medio ambiente y nuestra calidad de vida.

Por último quiero decir que el artículo 41 de la Constitución Nacional no sólo dice que nosotros tenemos el derecho de defender el medio ambiente; saben ustedes que es un nuevo derecho incorporado a la Constitución Nacional por la reforma del 94, sino que tenemos el deber de defenderlo. Es algo totalmente novedoso para todas las constituciones. Tenemos no sólo el derecho de preservarlo y conservar y gozar de un medio ambiente sano sino que tenemos el deber de hacerlo. Muchas gracias.(Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- A continuación voy a hacer el segundo llamado de las personas que estaban inscriptas y que en el primer llamado no estaban.

-Se convoca a los señores Oscar Quirós, Diego Alberto Bianconi, Alicia Castro, Gabriel Soler, quienes no se encuentran presentes.

Sra. Muri.- Yo cedí mi lugar.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Está bien, porque hubo un cambio.

Sr. Secretario (Sedda).- Ahora puede hacer uso de la palabra.

Sra. Muri.- Hace nueve años, hace una hora, del año 2001, estaba dando a luz a mi hija, y hoy no estuve en todo el día para festejar su

cumpleaños. Ni su papá ni su mamá estuvieron con ella. Se lo explicamos, se enojó, pero la primera pregunta que nos hizo fue "¿es para que no haya más inundaciones?" Nosotros nos inundamos, el agua me llegó hasta donde me llega esto (*señala su cintura*). Le dijimos: "Algo de eso hay".

(*Imita el sonido de un pájaro con un llamador de pájaros*) Con esto quiero acentuar o despejar los prejuicios que escuché durante todo el día cuando se hablaba de ecologistas o ambientalistas con un tono un poco despectivo, sin realmente saber de qué se trata. Esto que escuchaban recién, y ahora voy a leer porque estoy muy cansada, es un llamador de pájaros. Cuando lo hago sonar por donde vivo, que es en Villa Elisa, se acercan las más variadas especies bonaerenses. Es algo corriente para mí y para toda la gente que habita en la Reserva de Biósfera o en su área de acolchonamiento. Tantos vecinos, el avistaje espontáneo, sin necesidad de llamador alguno. "Esto junto a la presencia de líquenes plateados en los troncos de las plantas nos habla de la pureza del aire, mientras que la variedad de aves indica uno de los componentes más notables e importantes de los ecosistemas terrestres y acuáticos sanos", Darrieu y Camperi, 2001, pero también nos podemos remitir a Ringuelet y Aramburú, *La década del 50*.

He aprendido con lecciones graves que no todo lo que avanza es progreso. Por ejemplo, el avance de la construcción desmadrada, la impermeabilización del suelo y las obras viales sin previsiones serias han hecho, junto a otra convergencia de factores climáticos, mal mantenimiento de cauces y cuencas, que Villa Elisa sufra los estragos de una inundación hace dos años. Casas y otras pérdidas materiales, pánico y lo peor: gente muerta que los medios no divulgaron.

Progreso allí fue la red social que salió a suplir las faltas del Estado y a trabajar por la ayuda de los vecinos, a reaccionar frente a una idea que cundió en todo el siglo XX: producir, consumir, progresar; producir, consumir, progresar.

Hoy debemos dar marcha atrás y repensar todo, absolutamente todo, pero con criterios de sustentabilidad. Progreso es mantener lo esencial, empezando por el hábitat, siguiendo por los valores solidarios. Para progresar sería bueno poder conservar lo que se tiene, que no está asegurado.

Fenómenos como el cambio climático, entre otros, ponen en duda que haya habido una vía eficiente de progreso en marcha. Las grandes ideas fuerza del progreso en el siglo XXI serían: avance y asentamiento de la democracia, comercio justo y equilibrio ecológico. Obviamente con los mínimos de calidad de vida, salud y educación asegurados.

Formas de conectividad hay muchas otras: el colectivismo, por ejemplo, que promueven sociedades más avanzadas como la holandesa en zonas como la nuestra, que son santuarios naturales.

Leo un informe del Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires y sólo me surgen preguntas que formulamos, junto a la idea de que la ingeniería es una profesión paradigmática del siglo XX -lo digo con todo respeto- que aun no actualizó ciertos cánones del siglo en curso. Así al menos lo dijo recientemente uno de los que para mí es uno de los grandes cerebros de la ingeniería, me refiero a Cecil Balmond, el directivo de la constructora ARUP, con base en Gran Bretaña.

El Parque Pereyra Iraola constituye una de las obras más estratégicas de Perón. Además de atesorar una reserva de biósfera, allí está de algún modo la matriz ideológica del modelo actual: agroproducción para la soberanía alimentaria, investigación científica y tecnológica para el desarrollo autónomo, registro y preservación de flora y faunas argentinas, espacio público de recreación para todos.

Yo no creo que un gobierno nacional y popular, al que voté y al que voy a volver a votar porque me siento representada en muchos

aspectos, vaya a permitir un atropello tan grande; menos bajo el nombre del mismo Perón. De nuevo, otra paradoja sobre el pobre.

No me niego a la autopista. Me niego a cosas hechas sin la calidad técnica y ambiental que un país serio merece. Y entiendo que el gobierno, a través de la entidad reguladora de estos asuntos, que es Vialidad Nacional, tampoco puede permitir que terceros cometan por descuido, impericia o especulación, un atropello semejante al patrimonio, a la vida, a la historia y, en fin, al futuro.

Quiero decir además que estoy muy contenta, aún no habiendo podido compartir con mi hija el día de su cumpleaños, porque esta es una instancia democrática y ciudadana.

Pero además de contenta me siento muy molesta porque me pareció muy desagradable la presencia de fuerzas públicas intimidando a los vecinos. No lo puedo tolerar y menos de este gobierno, con quien comparto las políticas que ha tenido en ese sentido.

En este caso, voy a hacer uso de mi deber de ciudadana y también de mi profesión -soy periodista- y voy a denunciar ese hecho porque no puede haber, dentro de una herramienta de gestión pública como son las Audiencias, ese tipo de episodios que los argentinos no queremos nunca más. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Continuamos con el segundo llamado.

-Se procede a volver a llamar a las siguientes personas: Jorge de Ferrari; Marcelo Martínez; Juan Carlos Manzlin; Alberto Drago; Laura Verónica Alfonso; Andrea Gantzer; Ana Vernengo, quienes no se encuentran presentes.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Valeria Lucía Zeitlin. (Aplausos.)

Sra. Zeitlin.- Buenas noches. Mi exposición va a ser muy breve.

¡Fuera la autopista del Parque Pereyra! ¡No a la 403! ¡No al primer tramo! ¡No al segundo tramo! ¡No al tercer tramo! ¡Otras opciones! Gracias. (Aplausos.)

-Se procede a volver a llamar a las siguientes personas: Hugo Pristupa; Norberto Filippi; Lorena Vicenty, quienes no se encuentran presentes.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Marta Slavazza.

Sra. Slavazza.- Mi nombre es Marta Slavazza y mi profesión es, fundamentalmente, historiadora.

En el año 1989, descubrí el Parque Pereyra viniendo desde Córdoba, donde vivía. Comencé a estudiar y me enamoré realmente de las infinitas posibilidades de conocimiento histórico y cultural que es parte de esta construcción tan especial, que fue la Estancia San Juan, la Estancia Santa Rosa y, luego, Abril y Las Hermanas.

Voy a leer para poder ajustarme al tiempo.

Intentaré hablar sintéticamente de un tema, que es el que a mí me atañe, que es el patrimonio histórico y cultural. No sé si en el tiempo en que estuve ausente alguien ya lo mencionó, pero mientras escuchaba no oí hablar de este tema entre los presentes.

Deseo refrescar la memoria de cuál es nuestro patrimonio histórico y cultural tangible e intangible dentro de lo que llamamos Parque, pero también en toda la región.

El inmenso paisaje natural era un todo verde de pampa, bañados y selva en esta región. Fue transformado en paisaje cultural con la acción de las distintas y diferentes familias. Es decir, si miramos el todo, desde el Parque hasta La Plata, la unidad histórica territorial que existió fue muy importante.

Los propietarios y sus ideas se expresaron en las estancias, la actividad agropecuaria, el común deseo de poblar de árboles la pampa y la idea de progreso impulsando todo el accionar.

El producto de estas acciones que recibimos son referentes culturales de muy diversos grados de complejidad, intensidad y dimensión. En Pereyra, los cascos de los dos establecimientos rurales de excelencia, que fueron estancias modelo, estuvieron dedicados a la cría de vacunos de alta selección.

San Juan es el casco madre, luego, Santa Rosa. Y con estos dos cascos en el momento de la expropiación, recibimos alrededor de cien edificios relacionados con el funcionamiento de estas dos estancias.

Además de las dos casas principales -los cascos-, dos capillas, cocheras, canchas de pelota, establos, galpones especializados, depósitos, aljibes, tanques, bombas, molinos, norias, malacates, viviendas, palomares y todo absolutamente respondiendo al funcionamiento especializado del momento, acorde con los adelantos y avances de la mecánica y las ciencias.

Todos estos son soportes de mensaje de este patrimonio que habla como testigo de la historia. Encierran todos ellos significados tangibles e intangibles.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Le resta un minuto, señora.

Sra. Slavazza.- También dos parques. El primero, San Juan, pensado en reproducir y multiplicar árboles traídos de todo el mundo -Australia, Argentina, Chile, Francia, Argelia, Inglaterra, Estados Unidos-, algunos para armar el diseño del parque inglés, o bien, para la calle de magnolias, de palmeras, de jenibrones, de los pindó, de las moras, de los cipreses, avenidas, esquinas, macizos, cipreses lambertiana.

En 1910 la reproducción, solamente de los eucaliptos incluidos, los enviados por Sarmiento, alcanzarían los 200 mil ejemplares. Otros árboles eran para forestar caminos, cercos vivos, delimitar prados, lagos, arroyos, canales, llegando hasta el límite de 12 mil hectáreas.

El segundo parque, Santa Rosa -ya en el siglo XX, con un diseño más ajustado a la arquitectura paisajística francesa- nos legó 400 mil plantas de 138 variedades. Con ambos parques recibimos un millón de árboles. ¿Cuántos nos quedan?

Los motivos de la expropiación del '48 y del '49, están expresados en los documentos del Presidente Juan Domingo Perón y del gobernador Mercante. Ellos dijeron que querían salvar este tesoro forestal y artístico, estratégicamente situado entre Buenos Aires y La Plata, y realizar una vasta obra cultural, social, científica y turística que incluyera institutos experimentales, laboratorios, viveros y parques zootécnicos.

Y por otro lado, otra frase es: "La riqueza forestal es el más alto valor de la zona del Gran Buenos Aires"..."cuya desaparición ocasionaría un desequilibrio climático que redundaría en serios perjuicios."

Otra: entregar al pueblo un pulmón verde, una barrera natural, parque recreativo admirable, una reserva provincial de añosa arboleda, entre Buenos Aires y La Plata.

Me pregunto qué sentirían estos políticos visionarios, frente al proyecto de una autopista que, convocándolo con su nombre, Juan

Domingo Perón, destruiría el Parque y su entorno que ellos quisieron preservar. Y el tesoro forestal y artístico, el pulmón verde, la barrera natural, el parque recreativo, ¿no lo ve nuestro gobierno? ¿Sólo el cemento es progreso?

La barrera natural del Parque definió y define la construcción de un medio ambiente especial y semejante en toda la zona hacia el sur, hasta La Plata, y más allá de ella.

Desde 1958, este Parque sufre un proceso de degradación cualitativa...

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Señora: puede entregar su documento por Secretaría, así acortamos un poco el tiempo.

Sra. Slavazza.- Me quedan 3 frases.

Sr. Presidente (Arias Saisi).- Bueno, puede terminarlas.

Sra. Slavazza.- Gracias.

...por el fraccionamiento de sus límites para uso indiferenciado, no controlado, la tala indiscriminada, los árboles envejecidos no repuestos, las nuevas plantaciones no respetan las características paisajísticas, las construcciones, destrucciones, desnaturalización de edificios, elementos y estilo.

Este inmenso patrimonio requiere un diagnóstico global de situación, un plan de preservación, recuperación y restauración que articule lo socio-natural, histórico y paisajístico.

El proyecto de esta autopista cruzando y bordeando el parque es un grito de alerta. Su ejecución aceleraría la destrucción; no la de toda la naturaleza, ya que ella cuenta con capacidad de reproducción, pero sí el significado como patrimonio histórico, paisajístico y cultural. Tendremos naturaleza pero no paisaje ni patrimonio cultural.

Miremos los planos de la propuesta y preguntémos: ¿alguien -personas, animales o plantas- puede vivir en plenitud en un espacio acotado por cuatro barreras de cemento y cruzado por dos cintas asfálticas y una vía de ferrocarril? Gracias. (Aplausos.)

-Se convoca nuevamente a los señores Eduardo Wasylkone, María Cristina Kotula y Jorge Donato D'Arielli, quienes no se encuentran presentes.

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- ¿Hay alguien que esté inscripto y no haya hablado?

Sr. Druetta.- Señor Presidente: voy a hacer una moción. Si no hay más oradores, que se permita a alguien que quiera agregar algo en dos minutos pueda hacerlo, porque posiblemente haya alguna propuesta que se quiera hacer y que no han podido hacerlo los que no hablaron o alguno que habló y no lo pudo hacer.

Sr. Presidente Alternó (Arias Saisi).- Reglamentariamente el decreto dice que hasta las 13 se pueden anotar. Pero no hay ningún problema.

Sr. Salgado.- Quiero hacer una propuesta. Que figure en el acta que el Intendente Secco en sus denuncias en esta audiencia denigró a algunos de los que estamos participando acá y no tuvo el respeto de quedarse a escuchar las respuestas que podríamos haberle dado nosotros y que le dieron algunos oradores posteriores. Es una falta de respeto a la democracia y una falta de respeto al concepto de Audiencia Pública. Me gustaría que eso figure en el acta. (Aplausos.)

Mi nombre es Ernesto Salgado.

Sr. Druetta.- Pido que conste en actas, por favor, que se incorpore a las próximas consultorías de obras públicas que vayan a afectar espacios de biósfera el discurso de Perón a los pueblos del mundo del año 1972, y que se tenga como principio rector de este gobierno.

En segundo lugar, pido que conste en actas que se han presentado en el Senado de la Nación y en la Cámara de Diputados de la Nación sendos proyectos de declaración oponiéndose a los trazados de la Autopista Presidente Perón que han sido explicados a través de esta audiencia.

Sra. Participante.- Yo quiero agregar que mucho de lo que se dijo hoy fue que no fueron consultados los vecinos, no fue consultada Villa Elisa pero sí la Asamblea hizo consulta popular, y más allá de todos los que estuvimos hoy y mucha gente que no pudo venir porque estaba trabajando y porque tiene que cumplir con un horario, tenemos más de ocho mil firmas que están respaldando el no a la autopista. (Aplausos.)

Sra. Spoja.- A quien preside la audiencia, en nombre del Parlamento Mapuche de la provincia de Buenos Aires, pido una copia de lo que ha sido filmado y grabado acá.

Sr. Presidente (Periotti).- Hemos llegado al final de esta Audiencia Pública.

Quiero decirles que en siete años y medio de esta administración se hicieron Audiencias Públicas, y muchas, en todo el país. Este no es un hecho único e inédito. Nosotros hemos presenciado una gran cantidad de Audiencias Públicas; sabemos el desarrollo de las Audiencias Públicas, lo conocemos. En la Ruta Nacional 14, entre Gualaguaychú y Paso de los Libres, se hicieron catorce Audiencias Públicas, y hoy se están construyendo 450 kilómetros sin absolutamente problemas. ¿Por qué? Porque se incorporó a partir de la opinión de los vecinos de los distintos pueblos las inquietudes y luego se desarrolló el proyecto y hoy se transformó en obras. Por decirles dos ideas, en Mocoetá y Ubajay, que son dos localidades por las que pasa la Ruta 14 por el medio, los vecinos no quisieron que la ruta pasara a nivel y hoy pasa en trinchera. Es decir, pasa bajo nivel y las calles pasan por arriba. Esa información la pasaron los vecinos en la Audiencia Pública, fue evaluada, fue consensuada y luego aprobada. Vayan a ver y hoy está la obra prácticamente por terminarse y en las dos ciudades la Ruta 14 pasa por muy bajo nivel, que se llama "en trinchera".

Yo quería decirles que percibí durante toda la jornada que muchos oradores nos tomaron a nosotros como enfrentándonos. Realmente nosotros hoy vinimos acá a exponer las distintas alternativas de este proyecto en el tramo IV, para recoger las opiniones de los vecinos, de las organizaciones sociales, de las organizaciones públicas, para recoger esa información e incorporarla.

Esa cámara y aquella filmaron las más de doce horas que nosotros estuvimos acá. Dos taquígrafos relevaron todo lo que ocurrió en esta audiencia. Lo que recién me pedían de que se incorpore en el acta lo que dijo el Intendente Mario Secco, y esto que acaba de decir la persona que lo expuso, quedó grabado, quedó filmado, y por supuesto que va a ser incorporado al acta correspondiente.

Sr. Participante.- ¿Cuándo vamos a tener disponible esa grabación?

Sr. Presidente (Periotti).- Este trabajo ahora lo toma una comisión en Vialidad Nacional, que va a recoger todo lo que ocurrió en estas más de doce horas, y se va a contemplar en el proyecto correspondiente.

Este trabajo se va a hacer con las consultoras. Hay cuestiones que por supuesto pueden ser aprobadas y se incluyen en el proyecto. No todas.

Sr. Participante.- Las grabaciones de la audiencia, ¿cuándo las vamos a tener disponibles?

Sra. Participante.- Una copia. ¿Cuándo podemos tenerla disponible?

Sr. Presidente (Periotti).- Tampoco piense que nosotros el día martes le vamos a entregar una copia. Permitánnos procesar esto que hemos realizado hoy durante doce horas.

Sr. Participante.- Por eso pregunto cuándo.

Sr. Presidente (Periotti).- No me ponga en la disyuntiva de darle una fecha, porque no le puedo decir si será el martes o el viernes que viene. Deje que nosotros procesemos toda esta información, que es mucha.

También quería decirle, porque muchos oradores reclamaron por las horas que las consultoras y que los profesionales expusieron técnicamente el proyecto. Si nosotros hubiéramos empleado una hora sólo para explicar el proyecto es muy posible que muchos expositores nos hubiesen dicho, seguramente nos hubiesen reclamado, por la falta de seriedad del proyecto. Aquí los consultores expusieron lo que cada rama o disciplina de este proyecto tiene elaborado.

Además quería decirles otra cosa. Cuando se tomó la decisión política de llevar adelante esta obra monumental, que es la Autopista Presidente Perón, en esos 94 kilómetros, rápidamente apareció ese proyecto preliminar que tenía contemplada la alternativa 1, para ser claro. Y cuando nosotros nos encontramos con la preocupación de la gente, de los vecinos de la región, inmediatamente instruimos a las consultoras para que trabajen sobre otras alternativas, que son las otras dos que se presentaron hoy. Pero esto no está agotado, no se resolvió el proyecto. El proyecto no está concluido, no está resuelto.

Justamente esta Audiencia Pública tuvo por finalidad escuchar a los vecinos, a las organizaciones, las opiniones y toda esta abundante información que llevamos, por supuesto, será procesada y ustedes van a tener la respuesta correspondiente.

Sra. Participante.- ¿Sabe lo que pasa, señor presidente? Nosotros ya tenemos instalado un obrador en la localidad de El Pato.

- No se alcanzan a percibir las palabras de la oradora por no hacer uso de micrófono.

Sr. Presidente (Periotti).- Perfecto, pero quiero ser claro. El obrador está porque evidentemente los cuatro tramos ya han sido contratados. Pero la discusión de esta Audiencia Pública ha sido entre la Ruta Nacional N° 2, en su acceso a la zona de La Plata. Concretamente se ha discutido este tramo. Pero de la Ruta 2 hacia la Ruta 53, no se hizo ningún tipo de objeción.

Sr. Participante.- Seamos sinceros y coherentes: usted habla de tres alternativas pero se puso para que no salgan. El ingeniero Sedda sabe cuál es el mejor camino.

Sr. Presidente (Periotti).- Acá todos expusieron; expusieron por la 90, que es la prolongación de la 6. Todo eso quedó grabado, quedó filmado, quedó registrado y va a ser considerado. Pero lo han tomado como una cosa...

Sra. Participante.- Yo quería hacerles un comentario: utilicen la memoria y recuerden que hay dos improntas que a este país le hicieron mal. Una impronta fue un Mundial de Fútbol en época de dictadura y otra fueron las megaconstrucciones de las autopistas que fueron los megaemprendimientos símbolos de la dictadura.

Por favor, téngalo en cuenta. Muchos de nosotros tenemos memoria, yo era chica pero aún me acuerdo cuando ellos quisieron poner el cemento por encima de las cuestiones sociales. Hay políticas públicas que se pueden utilizar que dejan más impronta en la sociedad y por toda la existencia, que una cosa de concreto que bien se puede hacer con respeto y hacia afuera.

Nosotros pedimos atención a lo social y una política pública, porque yo a este gobierno lo banco.

Sr. Presidente (Periotti).- La consideración social, por supuesto, está; por eso estamos acá, porque quisimos escuchar. Nosotros lamentablemente no podemos opinar sobre las exposiciones de los oradores; nos está vedado por decreto. Nosotros lo único que tenemos que hacer es recoger la información -escuchar, registrar, filmar- y luego procesarla. Por supuesto que hubiésemos querido participar en muchas de las cuestiones que se plantearon durante el día.

Pero es su criterio el tema de las autopistas, si sí o no; nosotros, como viales no lo compartimos, discúlpeme. Nosotros pensamos que hay que hacer autopistas.

Sr. Participante.- Yo creo que ustedes no se deben asombrar porque en este caso son los administradores de Vialidad, a ustedes se les paga para administrar parte de Vialidad. Entonces, creo que de ninguna forma deberían sentirse asombrados de todo esto.

Sr. Presidente (Periotti).- Pero yo empecé diciendo que llevamos siete años y medio haciendo Audiencias Públicas en todo el país; hicimos muchas y sabemos de qué se trata. ¿Cómo nos va a asombrar?! No estamos asombrados.

Sr. Participante.- Pero usted lo acaba de decir, señor.

Sr. Presidente (Periotti).- No estamos asombrados. Lo que yo digo es que nos está vedado opinar, pero nos hubiese gustado dar alguna respuesta a alguna opinión o dar alguna idea respecto de lo que se estaba diciendo.

Pero la Audiencia Pública es así, por eso yo en algún momento dije que no es una Asamblea, no es un ámbito deliberativo, así está establecido en la Audiencia Pública. Este es un ámbito donde el expositor viene, hace su exposición, entrega su documentación -si la tiene-, proyecta en *powerpoint* -si lo tiene- y se va; y luego viene otro y expone; y pueden ser ideas totalmente confrontadas. Sin embargo, todo eso se recoge, se registra y luego se procesa, es así el procedimiento de la Audiencia Pública.

Sra. Participante.- Una observación técnica: nosotros no escuchamos los proyectos, escuchamos otra cosa, no expusieron los proyectos. Expusieron alternativas de cómo harían, pero no se expusieron los proyectos.

Además de eso quería pedir los anteproyectos para que tengamos la información, y quería solicitar que nos hicieran llegar el informe del impacto económico, porque no lo tenemos.

-Varios participantes hablan a la vez.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Les quiero decir una sola cosa. Antes de que el juez Armella nos hiciera el amparo y antes que nos obligaran a detener la obra, esta obra ya estaba detenida por una orden de servicio.

Sra. Participante.- ¿Es de ustedes la obra? ¿"Nos hiciera"?

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Esta obra estaba detenida por una orden de servicio que fue emitida desde el primer distrito por la que la obra se paralizaba desde la Ruta 2 ante el pedido de los vecinos para que no se pasara por el Parque.

Sr. Participante.- Había empleados de Cartellone notificando a los vecinos. Eso que usted dice no es así.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Yo no estoy para polemizar, solamente se los quiero decir.

Sr. Participante.- Nos está mintiendo.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- No estoy mintiendo. El día miércoles voy a estar en Vialidad, le voy a mostrar en qué fecha...

- Varios señores participantes hablan a la vez.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- La obra estaba paralizada desde antes que saliera el amparo del juez Armella. (*Manifestaciones.*)

Sr. Participante.- Quiero decir que la Audiencia Pública ha sido muy rica para todos, se han expuestos puntos de vista muy interesantes. Pero realmente me gustaría -y a todos nos gustaría- que honren el sentido de este acto incorporando las preocupaciones genuinas, sinceras y valederas de los distintos sectores, en la resolución final de la cuestión.

Voy a contar un pequeño cuento chino que dice que el emperador fue a ver a un cocinero muy famoso que tenía y este cocinero le dijo que hacía dieciocho años que no afilaba el cuchillo. Entonces, el emperador le preguntó cómo era que en dieciocho años no se le había desafilado. Y le contestó que lo usaba cortando por donde no había resistencia. Entonces, el emperador creyó que el cocinero le había enseñado a actuar correctamente.

Y buscar la falta de resistencia es justamente encontrar los consensos que realmente hacen posible que las cosas se puedan producir armoniosamente. Me parece que esto sería lo deseable.

Sr. Participante.- Soy de Berazategui; y a pesar de que no conozco al señor pienso que dijo algo que nos tiene que quedar grabado a todos. Nosotros circunstancialmente vivimos en Berazategui y va a pasar o no; pero el hombre dijo algo coherente con el que todos nosotros nos sentimos identificados.

El gobierno nacional, ustedes, no la dictadura, porque la dictadura hizo las autopistas sin este tipo de planteamientos y de permitirnos hablar...

El hombre dijo que esperaba que saliera el mejor proyecto de todos ustedes. Eso nosotros lo avalamos, siendo de Berazategui. Y estamos seguros de que va a ser así porque para algo ustedes están; y la presidenta, todo el gobierno nacional y el campo popular los va a apoyar. En eso quédense tranquilos, por más que algunos quieran hacernos pelear entre nosotros.

Pero yo suscribo y aplaudí a más de uno que dijo que si todos ustedes se ponen a ver lo que la gente dice va a salir el mejor proyecto. Creo que va a salir el mejor proyecto.

Y ojalá siga habiendo este tipo de audiencias públicas que permitan -no como en la dictadura que viene todo de arriba sin permitirnos hablar-, con razón o sin razón, pero nos permitieron hablar a todos. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Periotti).- Por último, les quiero pedir las disculpas del caso por la presencia policial, que nosotros instruimos que evacuaran la sala y que salieran. No sé en qué momento vinieron, pero les pido las disculpas porque realmente nos hicieron sentir mal también.

Sra. Participante.- ¡Marcaron personas!

Sr. Presidente (Periotti).- Les digo que personalmente di la instrucción para que salieran de la sala.

Sra. Participante.- Gente de civil marcó personas para los cuerpos de elite de seguridad, más toda la Gendarmería y toda la infantería que estaba afuera. No somos criminales; somos ciudadanos en ejercicio de la democracia. Entonces, sean ustedes los encargados de que cada uno de los que están acá llegue en estado de seguridad a su casa, porque no sabemos qué va a pasar de la puerta para afuera.

Sr. Presidente (Periotti).- Pero, por favor, no nos haga cargo de ese tipo de cosas.

Sra. Participante.- Es así.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Han hablado durante trece horas.

Sra. Participante.- Nosotros somos locales...

Sr. Presidente (Periotti).- Sí, sí, nosotros venimos a compartir con ustedes esta jornada, y realmente ustedes saben muy bien que soportamos todo, de todo.

Sra. Participante.- Es su trabajo, señor.

Sr. Participante.- ¿A qué se refiere?

Sr. Presidente (Periotti).- Nosotros vinimos a compartir esta Audiencia Pública para recoger información...

Sr. Participante.- ¿El ejercicio de la democracia es soportar?

Sr. Presidente (Periotti).- No, no. No quiero entrar en detalle, pero acá hay muchos profesionales y en algún momento se dijo que las consultoras no estaban. Miren, están todas acá. También se habló mal de la ingeniería argentina. Realmente nos afecta, qué quiere que le diga. Perdóneme, pero lo sentimos así.

Yo quisiera que terminemos la jornada como amigos. Realmente nosotros venimos a buscar...

-Varios participantes hablan a la vez.

Sr. Participante.- La mayoría quiere el diálogo. (Aplausos.)

Sra. Secretaria (Albrieu Cipollina).- Vamos a leer el acta de cierre de esta Audiencia Pública y luego de leerla vamos a invitar a todos a suscribirla.

-Se lee.

Sr. Participante.- Pido que quede constancia de la hora en que terminó la exposición de los proyectos, que fue alrededor de las 15 y 15.

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Va a constar en el informe final.

Sr. Participante.- Es importante que esté en el acta.

Y una segunda cuestión: ¿cómo va a quedar la exposición de Ana María Cioch?

Sr. Presidente Alterno (Arias Saisi).- Va a quedar completa. No se va a tocar nada.

Sr. Presidente (Periotti).- Damos entonces por concluida la Audiencia Pública.

-Es la hora 23 y 23.

Carlos Augusto Brizuela
Taquígrafo