

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

22 de septiembre de 2016

“Paso bajo nivel de vías del ex FFCC General San Martín en
Avenida Nazca”

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	3
Iniciación	3
Expositores	3
Sr. Hugo Terrile	3
Sra. Marta Andreatta	6
Sr. Carlos Stenta	9
Participantes	15
1.- Sr. Rogelio González	15
2.- Sra. Mónica Rodríguez	18
3.- Sr. Benjamín Rozenberg	20
4.- Sra. Silvia Shocron	21
5.- Sr. Hugo Stern	22
6.- Sr. Guillermo Cittadini	23
7.- Sr. Miguel Sproviero	24
8.- Sra. Paula Dabas	24
9.- Sr. José Coffen	26
13.- Sr. Enzo Manente	27
Sra. Mónica Di Bartolomeo	30
Finalización	30

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Sede del Racing Club, sita en la calle Nogoyá N° 3045, a veintidós días del mes de septiembre de 2016, a la hora 12 y 20:

Iniciación

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Buenas tardes.

Vamos a dar inicio a la audiencia pública sobre el proyecto de “Paso bajo nivel de vías del exferrocarril General San Martín en Avenida Nazca, a cargo de Autopistas Urbanas S.A”. La misma fue solicitada mediante Resolución N° 316-APRA/16.

Esta audiencia será presidida por el doctor Pedro Martín Etcheverrigaray por delegación del presidente de la APRA.

Tiene la palabra el señor presidente.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Buenas tardes a todos.

Mi función como presidente de esta audiencia pública es velar por el correcto funcionamiento y procedimiento, y verificar la legitimidad de este proceso para que se vaya desarrollando dentro del marco de un procedimiento administrativo.

Como fue referido, esta audiencia fue convocada por la Resolución N° 316 de este año, en el marco del Expediente 2013-04564191.

La idea de este proceso administrativo apunta a que la ciudadanía pueda participar en la toma de decisiones, no solo a través del conocimiento, sino de las expresiones de sus opiniones.

Vamos a dar inicio a esta audiencia, convocando a los expositores.

Expositores

Sr. Hugo Terrile

Sr. Coordinador (Andreozzi).- En primer lugar, corresponde que haga uso de la palabra el señor Hugo Terrile, subsecretario de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

Sr. Terrile.- Buenas tardes.

Les vengo a contar un poco sobre el proyecto del paso bajo nivel de la Avenida Nazca.

- Se proyectan filmas.

Sr. Terrile.- Acá vemos un paso bajo nivel del año 2013...

- No se pueden percibir las palabras por problemas de sonido.

Sr. Terrile.- ¿Prefieren que hable sin micrófono?

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Perdón, ¿hay algún dispositivo que esté grabando y haga obligatorio el uso del micrófono? Si no es así, no hay problema.

Sr. Terrile.- Continúo. Acá vemos un proyecto del año 2013, donde se marcaba dentro de los pasos bajo a nivel de esta zona. En ese momento, no se realizó la audiencia pública porque justamente no era la idea comenzar los tres pasos al mismo tiempo. Se postergó en función de no causar demasiado caos vehicular en la zona.

Sr. Participante.- No se oye bien.

Sr. Terrile.- Entonces, voy a hablar sin micrófono.

Acá vemos algunas imágenes de lo que va a ser el paso bajo nivel..

Sr. Participante.- Así tampoco se oye bien.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Por favor, intente con este micrófono.

Sr. Terrile.- El artículo 29 de la Constitución de la Ciudad define el Plan Urbano Ambiental; este artículo de alguna manera marca las normativas urbanísticas y las obras públicas que debería tener el Gobierno de la Ciudad.

La Ley 2930 indica que con el Plan Urbano Ambiental se promueve una movilidad sustentable que potencie la expansión de los medios públicos, mejorando la capacidad y calidad de los servicios...

- No se pueden percibir las palabras por problemas de sonido.

Sr. Terrile.- Decía que, básicamente, entre sus lineamientos se establece realizar las obras necesarias para eliminar los pasos a nivel para garantizar una franca conectividad entre toda la ciudad. Ustedes saben que los ferrocarriles provocan muchas barreras urbanas en diferentes partes de la ciudad.

Dentro del Plan se prevé justamente la eliminación progresiva de estos pasos a nivel que, obviamente, ocasionan pérdida de tiempo y contaminación ambiental. Más adelante se hablará sobre esto.

Se firmó un convenio marco entre Nación y Ciudad para la integración del ferrocarril al entorno urbano. Una de las cosas que justamente estamos trabajando con Nación es poder aumentar la frecuencia de las formaciones de los ferrocarriles, a fin de satisfacer la demanda creciente que está teniendo el transporte público.

Una consecuencia que trae la carga y frecuencia de los trenes es que las barreras en los pasos a nivel obviamente deberían estar más bajas para soportar la cantidad...

- El señor Terrile habla fuera de micrófono y no se pueden percibir las palabras.

Sr. Terrile.-...que nosotros consideramos que sería lo ideal para garantizar que la mayor parte de la población se pueda desplazar muy bien en los ferrocarriles.

Básicamente, estos son los ejes principales que tenemos como Gobierno de la Ciudad para garantizar un plan de movilidad sustentable.

Como pueden ver acá, uno de esos ejes es la prioridad del transporte público; otros, lo pueden observar normalmente en algunas acciones de Gobierno que tenemos como el tema de la bici, seguridad vial e infraestructura vial pero, básicamente, los pasos a nivel se enmarcan dentro de lo que sería prioridad de transporte público. Los ferrocarriles son un gran articulador de lo que es el transporte público, sino el principal, no solamente porque conectan muy bien lo que es la Ciudad de Buenos Aires, sino porque integran a la Ciudad de Buenos Aires con el resto de la región metropolitana. Como ustedes saben, la ciudad se fue extendiendo y hoy podemos hablar de un continuo movimiento entre la Ciudad y el Gran Buenos Aires.

En estas imágenes se ven los proyectos que tiene la Subsecretaría de Tránsito y Transporte, básicamente, la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires. Estos son algunos pasos que nosotros necesitamos hacer para garantizar lo que venimos hablando sobre la continuidad de ferrocarriles y la continuidad de la trama vial.

Acá vemos los cruces a nivel y sus consecuencias. En este caso, el cruce a nivel tiene consecuencias muy negativas. Básicamente, hay un arrollamiento por día en los pasos a nivel de la Ciudad de Buenos Aires y de la región metropolitana. Obviamente, si nosotros logramos de alguna forma diferenciar cruces podemos garantizar que los arrollamientos no se van a volver a producir.

En cuanto a la frecuencia, como les comenté recién, si yo quiero garantizar un mejor servicio, una mejor calidad de oferta de asientos libres para que la gente pueda viajar mejor y más cómoda, necesito aumentar la frecuencia de las formaciones ferroviarias. Por lo tanto, es prioritario eliminar los pasos a nivel porque de esa manera garantizo que esa gente que hoy necesita cruzar la barrera tenga que esperar...

- No se pueden percibir las palabras por problemas de sonido.

Sr. Terrile.-... Un tema importante que tiene que ver con esto es que cuanto más tiempo esté la barrera baja, más van a estar contaminando las barreras urbanas. Obviamente, creo que todos saben que si se garantiza eso la gente va a poder ir de un lugar a otro, más cómoda con un transporte más eficiente ya sea público o privado, y esto afecta tanto a la persona que está en el auto como en el colectivo.

Acá tenemos uno de los grandes ejes, que es construir pasos bajo nivel de gran envergadura en avenidas, y pasos bajo nivel para tránsito liviano en calles secundarias.

En este aspecto, creo que la gestión ha sido una de las más exitosas en esta cuestión. Hemos hecho más de 26 pasos bajo nivel en estos ocho años, de alguna manera se ha logrado la conectividad de una forma increíble.

En esta filmina vemos los datos del proyecto. La extensión es de 7,25 kilómetros; va a ser en doble sentido y va a pertenecer a la red de tránsito pesado. Esto es muy interesante e importante porque de alguna manera vamos a poder segregar lo que es el flujo de tránsito pesado, porque allí cuando hay accidentes son más graves.

Los barrios que atraviesa son: Villa Pueyrredón, Agronomía, Villa del Parque, Santa Rita y Flores.

Otra cosa importante que tiene que ver con lo que venimos hablando es la priorización del transporte público. Actualmente pasan por ahí cuatro líneas de colectivo que funcionan muy bien. Es necesario que puedan tener una mejor frecuencia y puedan transportar más pasajeros en el mismo período de tiempo, porque al no tener que demorarse las mismas líneas aumentan la frecuencia.

En esta imagen podemos observar los volúmenes en horario pico.

Obviamente, cuando se entre en obra todos vamos a sufrir, inclusive nosotros sufrimos el hecho de la obra. Para ello, normalmente se arma una red de contingencia. Acá podemos ver lo que se conoce como planes de desvío. La idea es implementar esto, poner más agentes, y en la zona canalizar de una manera más eficiente los fluidos.

Sabemos que todas las obras causan inconvenientes, sabemos que son problemáticas y todos las sufrimos. La idea es que cuando se termine esto, todos empezemos a disfrutar y mejorar nuestras condiciones de viaje y de vida.

Quise ser rápido y no sacarles mucho tiempo. Muchísimas gracias.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

Sra. Marta Andreatta

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la señora Marta Andreatta.

Sra. Andreatta.- Buenas tardes.

- Se proyectan filminas.

Sra. Andreatta.- Lo mío es el proyecto y trataré de mostrarles...

- La señora Andreatta habla fuera de micrófono y no se pueden percibir las palabras.

Sra. Participante.- No se escucha.

Sra. Andreatta.- La extensión del proyecto es desde la calle Pedro Lozano hasta Marcos Sastre.

Vamos a ver las características principales.

Con respecto al cruce vehicular, tiene cuatro carriles de circulación, dos por cada sentido.

El ancho de cada carril es de 3,35 metros y 3,10 metros; estamos hablando por cada mano de circulación, es una avenida de tránsito pesado. En el centro tiene una separación de 30 centímetros con cordones de seguridad en los extremos de 40 centímetros, dando un ancho de 14 metros.

Se mantiene a nivel el cruce de la calle Nogoyá y genera un retome que deja circulación...

- No se pueden percibir las palabras por problemas de sonido.

Sra. Andreatta.-...es apto para tránsito liviano y pesado.

Hay dos cruces peatonales bajo nivel de 2,20 metros de ancho...

Sr. Participante.- No alcanzamos a escuchar.

- Varios participantes hablan a la vez.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Por favor, tengan paciencia. Es un tema de micrófono. Sucede que no todos estamos acostumbrados a usar micrófono y sin darnos cuenta lo alejamos y se pierde la voz.

Sra. Andreatta.- Como decía, hay dos cruces peatonales bajo nivel de 2,20 metros de ancho. Los pasajes están preparados para sillas de ruedas y cochecitos de bebés.

Vamos a ver los efectos de la obra: agiliza el tránsito, reduce tiempos de viaje de automotores, colectivos, camiones, peatones, y brinda adecuadas condiciones de seguridad para ambos desplazamientos, tanto el vehicular como el peatonal.

Se contempla la construcción de una nueva red de captación y conducción pluvial, sistema de bombeo y la adaptación y readecuación de la red existente, de acuerdo con la nueva topografía e instalaciones de la zona intervenida.

Se prevén vados y rampas para discapacitados, cochecitos de bebés y bicicletas en bocacalles en toda la zona intervenida.

Acá vemos el actual relevamiento fotográfico donde se ven las largas colas que genera el cruce de vías, inclusive entorpeciendo el paso peatonal. A su vez, se suman las bocinas y demás.

En esta imagen vemos la situación proyectada. En la parte inferior vemos un corte longitudinal de lo que es el paso bajo nivel de 565 metros de longitud.

Ahora vamos a ver un poco más ampliado en detalle la zona proyectada.

Acá pueden ver, en color gris oscuro, toda la zona que va a ser en trinchera; el color marrón corresponde a toda la zona que intervenimos en veredas y el color un poco más claro pertenece a las calles de convivencia. Verdaderamente es muy importante porque el tránsito va a ser muy liviano, máximo de 20 kilómetros, dejando tranquilidad para el transeúnte. En color verde figura toda la parte de forestación, y se ve que se generan sectores, inclusive, donde se puede tener un asiento, estar un rato ahí, o sea, que se genera una nueva situación en la zona.

Si vemos el corte en la zona de trincheras, vemos que se mantiene el ancho que necesita tener la avenida con la circulación de pesados y livianos.

En la parte superior, vemos las calles de convivencia de 3,50 metros mínimo, y la vereda peatonal de 2 metros.

En el corte por puente ferroviario, vemos que seguimos teniendo el ancho de circulación necesario y en la parte superior se ve el paso peatonal bajo nivel.

En esta imagen estamos viendo cómo quedaría la zona proyectada; estamos mirando desde Gutiérrez. Esta sería Nogoyá, donde se genera un espacio donde ustedes ven que se puede estar, permanecer, inclusive hay asientos donde se puede recrear un rato.

Vamos ahora al proyecto de ingeniería.

Los datos son los siguientes: el gálibo vertical vehicular bajo puente es de 5,10 como corresponde a tránsito pesado; el peatonal bajo puente es de 2,40; el ancho horizontal de cruce peatonal es de 2,20; el ancho de calzada en rampas es de 13,20; los carriles de circulación son de 3,35 y 3,10; el ancho de calzada túnel es de 13,20; las calles de convivencia son de 3,50 metros; el ancho mínimo de veredas es de 2 metros. La superficie de pavimento de hormigón que se va a ejecutar es de 7.490 metros cuadrados y la nueva construcción de veredas es de 4.200 metros cuadrados.

Las pendientes de rampas peatonales son del 8 por ciento, todo bajo norma, y las pendientes de rampas vehiculares están en el orden del 6 por ciento, todo de acuerdo con la velocidad de diseño y las normas vigentes.

Aquí vemos las etapas constructivas que constan de: habilitación de pasos vehicular y peatonal provisorios; reubicación de servicios públicos; ejecución de pilotes para muros de contención y de apoyo de puentes ferroviarios y viales; construcción de puentes ferroviarios; construcción de puentes viales; construcción y readecuación de la red de desagües pluviales y estación de bombeo; montaje de puentes ferroviarios; excavación para ejecución de rampas de ingreso y egreso; excavación bajo nivel de los puentes; obras de superficie y seguridad, pavimentos, veredas, iluminación, mobiliario urbano, colocación de cámaras de seguridad y demás, y terminaciones y limpieza final.

Acá estamos viendo que primeramente se hicieron análisis de interferencias de servicios con georradar y después a cielo abierto.

Ustedes ven en color azul lo que sería el perfil longitudinal del túnel propiamente dicho, y los otros colores muestran los servicios que se ven afectados, que son: distribución de agua, distribución de gas, red eléctrica, red pluvial y cloacal.

Se hizo todo un análisis hidrológico de la situación para diseñar el nuevo sistema de desagües. En realidad, si vemos el análisis de cuencas, no se está alterando en lo más mínimo los escurrimientos actuales. Y lo que hace al túnel propiamente dicho solamente es el agua de su sector, no tiene aporte externo, tal la forma del diseño.

No obstante eso, por supuesto, tiene todo un sistema de bombeo con tres bombas y un grupo electrógeno. Esas tres bombas van actuando indistintamente según el nivel de agua que va ingresando al túnel.

En la parte de abajo, en color azul, vemos la nueva red de distribución pluvial, y en color rojo, vemos las rejas para a esa nueva red. También se vea dónde está ubicada la estación de bombeo y las conexiones.

Aquí vemos el análisis estructural. Ustedes están viendo distintas clases de pilotes de distintas alturas y tamaños. Se hizo un sistema donde los pilotes se hacen *in situ*, tratando de evitar con este sistema todo lo que sean vibraciones o molestias que puedan tener las estructuras existentes. Fue la prima para considerar cómo sigue.

Aquí ustedes ven en planta toda la cantidad de pilotes que figuran alrededor del puente en toda la zona de extensión y los distintos diámetros de los pilotes a ejecutar que van desde 60 centímetros a 1,40 metros.

En estas imágenes están viendo obras ya realizadas del mismo tenor con el mismo sistema constructivo. Tiene el sistema de fundación de ejecución de pilotes excavados para

muros laterales de contención del suelo y para fundación de los puentes ferroviarios y viales.

El sistema de perforación y hormigonado de los pilotes de muros y fundación de las vigas.

También pueden ver el entibado para ejecución de viga dintel y la armadura de pilotes de unión con la viga dintel.

Acá están viendo cuando se monta el puente ferroviario; se hace en una sola noche con las instalaciones ferroviarias incorporadas, que son los rieles, durmientes y balasto.

En esta imagen se observa la entibación bajo las vigas del puente del ferrocarril. Esto se realiza con una línea de pilotes que sostiene los empujes laterales del suelo, a la vez que sirven de sistema de fundación de apoyo de las vigas puente.

Con relación a las terminaciones de superficie, como ustedes ven, van a ser todas luminarias tipo *led* con distintas alturas; columnas de 9 metros y de 3,50 metros. También es importante el gabinete metálico para cámaras de seguridad que van a estar las 24 horas en el túnel.

Aquí vemos cómo ha quedado el mismo sistema de iluminación y protección de luminarias en túneles, y en las calles de convivencia la forma en que se ponen luminarias y quedan instaladas.

La forestación es un tema muy importante y muy agradable por los colores elegidos y la forma en que se van a plantar. Se van a plantar una cantidad de especies muy importantes: 74 liquidambar en cazoletas de hormigón, 29 fraseri y 240 *stipa tenuissima*, lo que llamamos “plumeritos”.

En esta imagen están viendo el equipamiento que corresponde en las veredas, que son losetas graníticas en gris claro, blangino o similar. En cuanto a las calles de convivencia van a ser tipo blokret o adokret gris claro, que es la imagen que están viendo en este momento. Y abajo, figuran los bolardos de hormigón sobre vereda, que son los que separan el tránsito vehicular en la parte de superficie de los transeúntes.

En estas imágenes están viendo ejemplos de pasos bajo nivel ya finalizados, que cumplen la misma función que este. Así es cómo va a quedar.

Les agradezco y espero que lo disfruten. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

Sr. Carlos Stenta

Sr. Coordinador (Andreozzi).- A continuación, va a hacer uso de la palabra el señor Carlos Stenta.

Sr. Stenta.- Buenas tardes.

Yo soy del equipo que realizó el estudio de impacto ambiental y fui el encargado de hacerlo.

- Se proyectan filminas.

Sr. Stenta.- Primero, voy a explicar qué es un estudio de impacto ambiental.

La idea de realizar un estudio de impacto ambiental es establecer los lineamientos con los cuales vamos a ver cómo se va a insertar nuestro proyecto, en este caso, el túnel, en un medio en el cual hasta el momento funciona de determinada manera.

Para eso, lo primero que hay que hacer es establecer una línea de base ambiental haciendo un minucioso y detallado relevamiento de cómo está el entorno donde se va a instalar este túnel. Se hacen conteos de tránsito, se hacen relevamientos por dónde circulan los colectivos, cuál es su recorrido, cuáles son sus frecuencias, cuál es la frecuencia del paso de los trenes, y se evalúa también cuanto tiempo permanecen cerradas las barreras. Además se hace un relevamiento exhaustivo de la flora que hay en el entorno, situación en que se encuentran las veredas y tiempo de semáforos. A partir de ahí tenemos nuestra situación actual.

Luego, hay una etapa posterior en la cual a esta situación actual le estamos incorporando el túnel propiamente dicho y lo sometemos para ver cómo funcionaría este túnel con esta base que ya tenemos. Son dos momentos en los cuales estamos haciendo el análisis; uno, durante la etapa de la obra, cómo se va a comportar el medio en la zona, y otro, cómo va a funcionar el túnel en su etapa operativa.

Actualmente, se dispone de herramientas de simulación que nos permiten de alguna forma visualizar y comprender el comportamiento del tránsito, más para aquellas personas que no son técnicas. Se utiliza un *software* que permite simular el comportamiento del tránsito, que lo vamos a ver en el próximo *slide*.

Para establecer una línea de base ambiental se establece un área sobre la cual el proyecto va a tener una incidencia inmediata al túnel. Para eso, lo primero que hacemos es ver cómo se encuadra nuestra obra dentro del Código de Planeamiento Urbano. Se pudo comprobar que no hay incompatibilidad del uso que se le va a dar al paso bajo nivel con los que ya están definidos según el Código de Planeamiento Urbano.

Ya se mostró esta imagen anteriormente, pero la idea es mostrar las colas que se producen constantemente, más en horas pico, durante la mañana y la tarde.

Aquí vemos los cierres de barreras que se prolongan hasta cuatro cuerdas dependiendo de la cantidad de trenes que pasen durante el mismo cierre.

Vemos acá que la zona más complicada es la intersección de Nogoyá y Nazca; hay un semáforo y una proximidad con otra barrera. Luego de un cierre de barrera no es tan fácil que el tránsito fluya nuevamente con las barreras tan cercanas entre sí.

Para ello, se hizo un modelo de simulación del entorno inmediato al túnel, considerando los pasos a nivel cercanos que hay: Campana, Cuenca, Nogoyá y Empedrado.

La expositora anterior ya habló de este tema, pero la importancia radica en que estamos separando flujos de tránsito pesado de liviano en el túnel. Por lo general, los camiones circulan por la Avenida Nazca, tienen viajes más prolongados y no tienen su origen o destino cercanos a la zona donde está el túnel. Por ejemplo, durante la obra esos viajes van a ser derivados hacia otras arterias donde puedan tener origen o destino para este tipo de camiones.

Sr. Participante.- ¿Se sabe por qué arteria?

Sr. Stenta.- Se sabe que el transportista utiliza la ruta económica más conveniente. De hecho, la logística de transporte de mercancías busca el camino que más le conviene; primero, no les conviene meterse en un lugar que no está permitido para tránsito pesado, y

segundo, no les conviene económicamente hacer un recorrido más largo. Van a ir por lugares donde ya están habilitados los túneles, por ejemplo, en Avenida San Martín, donde está habilitada para tránsito pesado. Próximamente se va a habilitar Beiró. Son alternativas de las cuales...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Stenta.-... La gente que salga con su camión para llevar su mercancía a equis destino, en general el más largo, va a saber que tendrá que tomar otro camino. No es que va a llegar hasta ahí con el camión y se va a encontrar que el camino está cerrado. En el caso de un piquete, llega hasta donde está cortado y no sabe hacia dónde dirigirse porque no estaba prevista esa situación.

En este caso, es una de las medidas de mitigación...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Stenta.- Si quiere, después seguimos charlando...

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- El procedimiento establece una forma para hacer preguntas. La idea es que no interrumpamos la exposición. Recién no quise interrumpir el diálogo.

Sr. Stenta.- Yo no tengo problema en quedarme después.

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Mi función acá no es exponer, simplemente, mi única función es velar por la legalidad del procedimiento; por eso, interrumpí cuando por problemas de sonido no escuchaban la exposición.

De la misma forma en que tengo que velar por eso, tengo que velar por el camino del procedimiento, y el procedimiento indica que en primer lugar los expositores tienen que realizar sus exposiciones, luego, los participantes hacen uso de la palabra. Cada quien tiene su tiempo para hablar. Muchos de ustedes están anotados y podrán hacer las preguntas...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Si quiere, le doy un papel y una lapicera para anotar las preguntas...

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Perdón. Hay una ley que establece el procedimiento de las audiencias públicas. Tenemos que cumplir el procedimiento por la legalidad de la audiencia; no es capricho del presidente, ni nuestro, sino para mantener la legalidad de la audiencia.

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).-... hay un sistema de nulidades del procedimiento. Si yo no respeto o no hago respetar la ley, el procedimiento que establecieron los legisladores puede sufrir impugnaciones. ¿Me explico? La audiencia es a favor de ustedes y el legislador se preocupó al crear el procedimiento en determinar la forma en que se tiene que hacer. Yo no soy quien para discutir lo que hicieron los legisladores, soy simplemente un mero aplicador. Es lo que establece la ley y lo tengo que hacer respetar. Espero que lo entiendan. Gracias.

Sr. Stenta.- Disculpen. Vamos a retomar.

Lo que quiero mostrar acá es que una vez que esté en funcionamiento el túnel el tránsito va a estar segregado. El tránsito pesado va a pasar por debajo del nivel de vías y todo lo que es el tránsito en la zona se va a hacer por calles de convivencia. Nogoyá va a contar con un tiempo de verde más del que tiene ahora y se va a hacer un giro a la izquierda, que hoy no se puede hacer, para acceder a Nogoyá desde Nazca. Va a haber un retome para que el tránsito que tenga que volver o dirigirse a estas cuadras no tenga que llegar hasta Nogoyá. Están contemplados muchos beneficios en el sector inmediato y lo que potencia más esto es que el tránsito pesado va a pasar directamente por ahí abajo y no nos vamos a dar cuenta.

En esta imagen, vemos los datos proyectados de lo que es el túnel. Como ya lo han explicado, voy a pasar de largo.

Esta presentación está publicada y todo lo que estamos hablando va a estar a disposición de ustedes.

Ahora voy a explicar cómo se procedió para hacer el modelo de tránsito. Este modelo tiene la particularidad que no solo da datos numéricos, sino que nos permite visualizar cómo se va a comportar el tránsito. Se han incorporado todos los semáforos en la zona con sus tiempos; se han categorizado cada una de las calles dentro del área; se ha insertado el recorrido de cada colectivo con su tiempo de viajes y paradas para representar cuál es la situación actual.

Acá estamos viendo un gráfico de densidad de tránsito de la situación actual. Vemos que las mayores densidades de flujo de tránsito se dan sobre Nazca y Nogoyá.

En esta imagen vemos el mismo gráfico pero con la inserción del túnel, donde las densidades sobre Nazca, debido a que no hay interrupciones de cierres de barreras, se ve que son más bajas y muy parecidas a las calles de alrededor. Solamente queda sobre Nogoyá una densidad un poco mayor pero menor a la que veíamos en el gráfico anterior, debido a que estamos disponiendo de un tiempo de semáforo mayor acá y es más rápido cuando se forman colas sobre Nogoyá.

En este modelo de tránsito vemos la situación actual. Acá van a ver el momento en que se cierran las barreras por el paso del tren. Vamos a dejar que siga un poco para ver cómo funciona. Se cierra la barrera y comienzan a formarse las colas sobre Nazca y sobre Nogoyá.

Acá vemos lo que sucede indistintamente en momentos del día. No es cuando cierra la barrera, seguramente cuando un semáforo abre antes que otro y esto hace que alguna cola avance antes que la otra.

Acá hay un paso de doble tren, por ahí se abre alguno. Pero la idea es ver cómo se comporta ante esta situación.

Después, con la misma cantidad de tránsito y el mismo período horario se hace la misma circulación para la situación con proyecto.

Acá vemos la situación con proyecto. Ya no disponemos de barreras: el tránsito de Nazca pasa –es en el mismo momento del día–, está accediendo el tren a la zona, baja la barrera de Nogoyá y se ve la cola de Nogoyá; van a ver cómo el tránsito sobre Nogoyá es distinto, es mucho menos denso. Se ve el tránsito reinante en Nazca que es por otros motivos distintos al paso nivel.

Esto que vemos acá, donde los autos están circulando –lo podemos ver en circulación–, también se puede evaluar cuantitativamente.

Voy a explicar este gráfico. La curva demuestra la cantidad de vehículos que hay instante a instante, en una hora de circulación dentro de ese sector. Si paramos la simulación y mostramos todos los vehículos que hay en esa red, disponemos de un valor, para ese mismo instante ese valor en la situación con proyecto tiene un valor totalmente diferente.

Lo que quiero decir es que en este gráfico hay dos curvas: la de color rojo es la situación actual y la verde es la situación con proyecto. Es la cantidad de vehículos que hay en la simulación que vimos anteriormente, minuto a minuto. Suponiendo que contamos qué cantidad de autos hay en todo ese sector, estamos obteniendo un punto de curva. Eso mismo lo hacemos en la situación con proyecto y estamos obteniendo el punto de la curva de aquí abajo. Esto significa que los vehículos que ingresan al sector de circulación empiezan su viaje y terminan su viaje en un tiempo menor. Lo que quiere decir que la red en su conjunto se está comportando mejor.

Este gráfico es de la misma simulación y se ven los vehículos acumulados. Esto es para comprobar que las dos redes tienen la misma cantidad de vehículos.

Acá vemos un gráfico de velocidades medias en las cuales se hace un promedio de todos los vehículos que momento a momento están en toda la zona.

Acá vemos que en la situación con proyecto se obtienen velocidades medias superiores a las que hay actualmente; obviamente, si cortamos la barrera a cada rato, los vehículos están mucho tiempo parados en este sector.

En este gráfico vemos una comparación de lo que les insume hacer todos los viajes a todos los vehículos dentro de este sector en la situación actual y en la situación con proyecto.

En una hora de simulación, estamos obteniendo una mejora del 30 por ciento en los tiempos de viaje.

Acá se contabilizan todos los viajes, no solo los que corresponden a Nazca, sino los que corresponden a viajes cruzando Nazca. Con lo cual, vemos que las mejoras son superiores no solo para Nazca.

También se realizó en la parte de tránsito una evaluación de impacto acústico. Para lo cual se tomaron doce puntos, de los cuales se hizo una medición de ruido en períodos diurnos y nocturnos, y se hizo un mapa de ruido, según lo establece el Gobierno de la Ciudad.

El Gobierno de la Ciudad está construyendo un mapa de ruido de toda la ciudad. Se hace un modelo con esos puntos que fueron validados por los conteos de las mediciones de ruidos que se han hecho. Esta validación se hace para que después podamos implementar el proyecto y que sea válido a la hora de ver qué valores de ruido se obtiene en cada punto.

Sr. Participante.- ¿Podemos conocer los decibeles? Para tener una idea...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Stenta.- Le digo. En lugares como Nazca, donde no varía la situación actual respecto del proyecto porque se supone que va a haber el mismo tránsito, hay 75 decibeles. Nazca tiene como máximo 75 decibeles; acá está excluido el ruido del tren. Las dos situaciones son iguales.

En el proyecto no se detecta que haya impacto acústico negativo, inclusive hay calles que tienen impacto acústico positivo porque tienen menos tránsito, es el caso de calles que cuando llegan a Nazca se encuentra con la calle de convivencia y no se puede cruzar. Todas esas calles tienen menos tránsito.

Todo lo que estamos hablando del impacto, se evalúa a través de una matriz de impacto. Esta matriz de impacto lo que hace es identificar cuáles son los impactos, se los categoriza y en base a esto se los categoriza en impactos negativos o positivos. ¿Qué significa que sean positivos? Quiere decir que el proyecto va a mejorar ciertas circunstancias, y los negativos, son los que van a empeorar las circunstancias.

A través de esto, nos permite que podamos hacer esta evaluación y poder focalizarnos en aquellos impactos negativos para hacerlos nulos, y de no poder hacerlos nulos, minimizarlos lo máximo posible. Esto se hace para la etapa constructiva y para la etapa operativa.

En base a esto, se generan todos los puntos sobre los que hay que tomar conciencia. Se hace un plan de contingencia.

Con la mitigación se hace un plan de evaluación ambiental durante la obra y durante la etapa operativa. La gente que va a estar construyendo tendrá una inspección que va a estar constantemente detrás para que se cumplan ciertas normativas durante la obra. Todo lo que tiene que ver con instalación de cercos y mallas en frentes de trabajos, controlando y manteniendo los horarios de trabajo, evitando quemas, mantenimiento e inspección de vehículos. En la parte de higiene urbana haciendo una gestión de residuos, poniéndole lona a los camiones cuando saquen tierra para evitar el vuelo de polvo y todo lo que tiene que ver con la seguridad vial y urbana. Además, se van a establecer pasos provisorios y la adecuación de recorridos de colectivos.

Las mejoras obtenidas, como vimos antes, tienen que ver más que todo con el túnel que va a mejorar tiempos de viaje. Va a haber una mejora en la distribución de velocidades y los niveles de servicios de tránsito generales se van a ver mejorados positivamente. El transporte público va a tener mejora en los tiempos de viaje, lo que va a permitir que haya una mejor conectividad en ambos lados de las vías; va a haber un cruce de lo que es el sector de vías mucho más seguro y ordenado para los peatones y accesos más rápidos para vehículos de asistencia en emergencia de los que hay actualmente.

En esta imagen vemos cómo va a quedar.

Aquí vemos imágenes de obras de otros túneles que se han hecho en la Ciudad de Buenos Aires, y datos de gente que ha mostrado su conformidad con las obras.

Les agradezco, y estoy a su disposición cuando termine la audiencia para responder sus preguntas. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

Participantes

Sr. Coordinador (Andreozzi).- A continuación, vamos a seguir con el Orden del Día y vamos a empezar a llamar a las personas que se anotaron en el registro de participantes.

Previo a ello, hago dos aclaraciones: el tiempo de exposición es de cinco minutos, así que les pido por favor que respeten ese tiempo. Por otro lado, la acreditación se hace presentando el documento de identidad aquí en la mesa. Muchas gracias.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Quiero hacer una aclaración. Este es el procedimiento que indica la ley; quien quiera hacer una pregunta la puede escribir, y luego se va a incorporar al expediente. Justamente es a favor de la transparencia de la audiencia. Les pido que redacten sus preguntas y luego nosotros las incorporamos.

1.- Sr. Rogelio González

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Rogelio González.

Sr. González.- Yo quiero hacer una pregunta...

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Si quiere puede dejarla escrita. Ahora tiene sus cinco minutos para hablar.

Sr. González.- Mi nombre es Rogelio González.

La obra que necesitamos es el soterramiento de los ferrocarriles. Ahora, el Gobierno Nacional anunció que piensa invertir 14 mil millones de dólares en ferrocarriles. Es un buen momento para dejar de hacer parches y soterrar el ferrocarril San Martín.

Estos parches afectan a los vecinos y a los comerciantes. Yo estoy acá en representación de los comerciantes.

Estos documentos que tengo acá –a los que tuve acceso 48 horas antes de esta audiencia gracias a la gestión de Mónica, que está por ahí– son bastante extensos. Pude ver en varios puntos que se subestima la cantidad de comercios que hay en la zona. Pareciera que en Nogoyá y Nazca no hay comercios, pero la verdad es que hay unos cuantos. Y si ampliamos la zona en el mapa que mostraron ahí: Simbrón, Campana, Marcos Sastre y Condarco, en esa zona hay más de 500 comercios que se van a ver afectados durante la obra y después de la obra.

No sabemos cuánto va a durar la obra. Hablan de doce meses, pero después aparecen cosas raras y se extiende el plazo. La Ciudad de Buenos Aires es un misterio cuando se empieza a agujerear. Los comercios no van a poder sobrevivir más de doce meses y seguramente no van a poder volver a abrir...

- El señor González habla fuera de micrófono y no se perciben las palabras.

Sr. González.-...hablan de mitigar los efectos, pero no dicen cómo lo van a hacer, ni cómo afectan a los comercios ni dicen cómo se va a compensar a los comercios, tanto al comerciante en sí como al propietario del local que va a perder su valor... el número de comerciantes afectados es más de quinientos...

- El señor González habla fuera de micrófono.

Sr. González.- El problema principal que tenemos en Villa del Parque es que los clientes no llegan a Villa del Parque porque es difícil llegar y es imposible estacionar.

Ahora, el recorrido de Nazca de norte a sur lo van a desviar por Simbrón, Cuenca y Marcos Sastre. Cuenca un día como hoy, un día de semana, no da abasto, un viernes o un sábado Cuenca es imposible.

Quisiera saber cuántos autos circulan por Nazca de norte a sur, y cómo lo piensan desviar por Cuenca. Dicen que van a sacar una mano de estacionamiento. Ya no tenemos dónde estacionar, no podemos circular y le vamos a agregar más...

Simbrón, a la hora de salida de los chicos del Colegio Evangélico Americano es un caos; el Virgen Niña, en la calle Cuenca, a la hora de salida de los chicos también es un caos, y por ahí van a pasar los coches que pasaban por Nazca. No sé cómo van a hacer.

Hay algo que se dijo del tránsito pesado. Realmente no sé cómo, supuestamente, las empresas de transporte van a pensar que no pueden pasar por acá; cuando esté cerrado se van a sorprender y van a empezar a circular por Cuenca o por Condarco...

- El señor González habla fuera de micrófono.

Sr. González.- Por otro lado, por lo menos lo que yo leí, es que Nogoyá durante lo que dure la obra nunca la van a cerrar. Yo no creo eso. Y los comercios se van a ver afectados...

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Ya pasaron los cinco minutos.

- El señor González habla fuera de micrófono.

Sr. González.-...lo que sí vimos en el proyecto que leímos es que el tránsito sí va a llegar a Carrefour; a Carrefour sí le dieron bolilla, pero los demás comercios no existimos...

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Ya pasó su tiempo; todos tienen que hablar.

- El señor González habla fuera de micrófono.

Sr. González.- En el informe de impacto ambiental no se tuvo en cuenta el tema del Metrobús.

Entre el Metrobús y el cambio de circulación de algunas calles, Villa del Parque y su zona comercial están quedando aisladas. La gente no puede entrar ni salir de Villa del Parque a comprar. Nos van a sacar los pocos clientes que todavía tenemos.

Sabemos que la audiencia pública se hace porque tiene relevancia en el impacto ambiental. Y también, en el archivo 28, página 192, que me llegó, dice taxativamente que hay que controlar directa e indirectamente a la población afectada.

No queremos el túnel. Queremos el soterramiento del ferrocarril porque creemos que es la solución.

Además, otra cosa que queremos –ya es historia vieja–, es que se cumpla la promesa que hizo el Ingeniero Macri en la apertura de sesiones legislativas en 2011, cuando era Jefe de Gobierno, en cuanto a que llegaría el subte a Villa del Parque. Esa es la solución; no el túnel. (*Aplausos*).

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Discúlpenme. No sé quien dijo que era una falta de respeto; no lo es. Estamos cumpliendo con lo que dice la ley, no es un decreto ni un reglamento; es lo que dice el Poder Legislativo. Aún así le dimos unos minutos más al señor González porque habla en representación de los comerciantes. Pero entiendan que no es discrecional nuestro...

Sr. Participante.- Pero las reglas tienen que ser parejas para todos...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Tomo lo que usted dice, pero dejé que termine la idea. Si un participante habla diez minutos, otro veinte, así se complica todo. Y una vez que hago excepción a la ley, la ley no me lo permite y soy injusto con el resto. Continuemos con la lista de inscriptos.

Sr. Participante.- ¿La exposición terminó?

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Sí. Las preguntas se hacen por escrito.

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Ustedes preguntan qué les van a dar a los comerciantes. La audiencia pública no es para eso; es una parte del procedimiento. Yo tengo que velar porque lo que pregunten esté registrado. Si nos dedicamos a hacer esto...

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Como dijo el presidente, las preguntas se pueden hacer por escrito y se incorporan al expediente. Más transparente que eso...

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- El procedimiento de la audiencia pública no fue fijado por un funcionario ni por mí, en este caso presidente de audiencia, sino por la Legislatura porteña. Por eso le pido las preguntas por escrito; ese es el procedimiento administrativo. Ustedes saben que lo que está por escrito no puede desaparecer; esta es una garantía de los participantes de la audiencia...

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Continuemos con la lista de inscriptos, por favor.

2.- Sra. Mónica Rodríguez

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Mónica Rodríguez.

- Se proyectan filminas.

Sra. Rodríguez- Buenas tardes.

Voy a tratar de leer. Sé que es un poco más latoso y menos dinámico, pero es importante que quede grabado y no se me escape ningún concepto.

Traje un mapa que estuvimos analizando con algunas personas especializadas, que también voy a tratar de reflejar.

Acá van a ver el túnel impactado. El túnel que el Gobierno de la Ciudad hizo está impactado exactamente en esta área; este es el túnel.

Cuando se hizo el estudio de impacto ambiental para este túnel, ese estudio está acotado. Pero nosotros como vecinos vivimos en una integridad física donde nos tenemos que movilizar internamente dentro del área y tenemos que tener la capacidad de entrar y salir con cierta facilidad. Eso es lo que voy a tratar de exponer ahora.

Estos flujos naranjas que se ven acá son los cruces, es la salida del túnel de Avenida San Martín. Ahora nosotros tenemos conocimiento empírico que está funcionando y que permanentemente, sobre todo en horas pico, queda taponado.

Acá vemos los cruces de tres grandes avenidas: Beiró y Avenida San Martín, Nazca y Avenida San Martín, y Beiró y Nazca, que también tienen bastante conflicto en las horas pico. Cuando hablamos de horas pico nos referimos a 7,30 a 10,30 de la mañana, y de 16,30 a 20,30 de la noche. También tenemos otro problema en el puente de Avenida San Martín y el desvío hacia Chorroarín que también está permanentemente tapada.

En función de eso, voy a explicar lo siguiente. Voy a leerlo para cumplir con los cinco minutos.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene la Avenida San Martín para el flujo vehicular, particularmente para el tránsito pesado; el caudal de tránsito diario de vehículos que transita dicha avenida, especialmente en horas pico; la calidad de vida de los residentes; la proximidad del centro comercial sobre el cual se explayó anteriormente el señor Rogelio González; la existencia del Hospital de Oncología Ángel H. Roffó –que no tuvieron en cuenta en el impacto ambiental–, y la situación actual del área de proximidad al terreno sobre el cual se quiere realizar la intervención; a) Avenida San Martín; desde la apertura del túnel que pasa por debajo de la estación Del Libertador y la puesta en funcionamiento del carril exclusivo para colectivos –que llaman Metrobús, pero que no lo es–, Avenida San Martín está colapsada, especialmente en el tramo que va desde el viaducto hasta el puente que pasa sobre el ferrocarril San Martín, quedando la arteria sometida a constantes embotellamientos en los cruces con otras avenidas, especialmente

con las avenidas Beiró y Nazca, en el puente de Avenida San Martín y su desvío a Chorroarín, y dentro del propio túnel de Avenida San Martín; b) Avenida Beiró. ¿Qué pasa? está sufriendo una congestión parecida a la de avenida San Martín con acumulación de autos, bocinazos, frenadas y arranques bruscos, fundamentalmente, en horas pico.

Estimo que con la apertura del túnel de Avenida Beiró –que dicen se va a inaugurar en el mes de diciembre– pasará algo similar a lo que está ocurriendo con el ducto de Avenida San Martín, contribuirá a aumentar aún más los embotellamientos a la salida del túnel y el encuentro con la primera avenida, que es Nazca, y con la segunda avenida, San Martín, que va a agravar lo que ya está ocurriendo hoy en día. Los invito a ir después de las 16 y 30 y lo van a constatar por sí mismos.

c) El caso de la Avenida Nazca: tiene altos niveles de congestión en su cruce con Avenida San Martín y con Beiró, con el agravante que aquí se angosta, se hace calle y tiene a 200 metros un cruce a nivel del ferrocarril Urquiza.

Todo esto no está contemplado en el estudio de impacto ambiental, que está a no más de cinco cuadras de la salida de Pedro Lozano.

¿Por qué pasa esto? 1) Con la construcción de los tres túneles se eliminan las barreras y aproximadamente 12 semáforos que hoy están actuando como reguladores del caudal de tránsito, ¿para qué? Para que el tránsito quede regulado a 40 kilómetros por hora, que es lo que se estima; 2) Estos tres túneles están en la cercanía del cruce de tres grandes arterias, que son avenidas Beiró, Nazca y San Martín. El que vive en la zona conoce bien lo que está pasando; 3) El mejor flujo de tránsito que traen por supuesto aparejados los túneles con la desaparición de las barreras y semáforos encuentran verdaderos nudos gordianos a pocos metros de la salida, que son los cruces de las avenidas transformándose en lugares más intransitables de lo que son hoy; 4) Hay que sumar el encierro y encajonamiento que generan en la zona los grandes terrenos: Hospital Roffó, Club Comunicaciones, Agronomía y la subestación de Edenor; 5) Y sobre llovido, mojado, el Gobierno de la Ciudad para complicar aún más la circulación ha modificado el sentido de 163 cuadras de 22 calles de la zona.

De esta manera, la enorme inversión en infraestructura que el Gobierno de la Ciudad hizo y propone seguir haciendo con nuestros impuestos, con el fin de mejorar la calidad de vida del vecino, mejorar la movilidad de quienes viven y de quienes deben transitar estas áreas y de dar mayor seguridad vial, son objetivos que no se cumplieron. Además, empeoraron en los siguientes aspectos...

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Ya se cumplieron los cinco minutos.

Sra. Rodríguez.- Quiero terminar de hablar del impacto ambiental. Es importante que quede registrado desde el punto de vista de los vecinos cómo está impactando.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- No sé si sabe, pero puede presentar lo que quiera por escrito.

Sra. Rodríguez.- Si usted no me interrumpe más, solo me lleva un minuto.

Como decía, ¿por qué son objetivos que no se cumplen? Desde el punto de vista de la movilidad van a agravar aún más el problema existente en el cruce de las tres avenidas. Cada uno de los túneles a lo largo de medio kilómetro aceleran y acumulan el tránsito ya

dentro del mismo viaducto, dirigiéndolos a nudos de encuentro sin solución, que son estos tres que vemos acá.

Desde el punto de vista ambiental, genera mayor polución y contaminación sonora. Ahora se estima que el tránsito intenso en el cruce de estas tres avenidas en hora pico está en 90 y 100 decibeles. Voy a obviar lo que dice el Gobierno de la Ciudad desde la Agencia de Protección acerca de los decibeles, pero sí voy a decir que está el Hospital Roffó, la cercanía de un hospital no puede tener más de 33 decibeles, con lo cual van a hacer volar a todos los enfermos que están allí.

En tercer lugar, hay algo que el Presidente de la Nación hoy está haciendo hincapié, que es el derroche energético. La quema de combustible por largos minutos en el que el tránsito queda detenido o circula a paso de hombre.

La dimensión económica, que se puede ver también desde el punto de vista de derroche energético de combustible, implica un costo económico, tanto para el individuo como para el país.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Ya se ha excedido en el tiempo.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Puede presentarlo por escrito.

Sra. Rodríguez.- Quiero terminar, ¿puede ser?

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Está bien, termine.

Sra. Rodríguez.- Por lo expuesto, solicito que quede sin efecto la construcción de dicho túnel y, en su lugar, el Gobierno de la Ciudad cumpla con la promesa hecha por el ingeniero Macri en la apertura de sesiones legislativas del año 2011, cuando dijo que construiría la línea "G" de subterráneo.

A ello también debe agregarse el soterramiento de los ferrocarriles como corresponde. Muchas gracias. (Aplausos).

3.- Sr. Benjamín Rozenberg

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Benjamín Rozenberg.

Sr. Rozenberg.- Buenas tardes.

Con esta audiencia pública, ¿los vecinos vamos a poder modificar parte de la obra? ¿O la obra ya está adjudicada? ¿Ya está decidido el proyecto? Si es así, entonces esta audiencia pública viene tarde.

En realidad, la audiencia pública debía haber sido realizada antes de que el proyecto se terminara de diseñar, por si tenemos alguna queja. En mi caso particular, como soy frentista de una calle de convivencia, quiero plantear una modificación, pero no sé si lo voy a lograr.

Yo soy representante del colegio Glaux que está justo al frente del túnel. En las horas de llegada y retiro de los chicos vienen los padres con sus coches y además el colegio

tiene algunos días combis que llevan niños para distintas actividades. Si nosotros estacionamos los colectivos delante, en la calle de convivencia, nadie puede pasar, y si llegan los padres y quieren retirar a sus niños tampoco van a poder, nadie va a pasar hasta que se organice la calle.

Entonces, voy a presentar un pedido de modificación de la vereda para que se pueda generar una dársena de estacionamiento para que los padres eventualmente puedan estacionar y también los colectivos...

- Una participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Por favor, dejemos que el participante termine de hablar.

Sr. Rozenberg.- Quiero terminar mis cinco minutos.

De cualquier manera, quiero hacer notar esta situación de que tenemos que presentar pedidos *a posteriori* de que la obra está ya diseñada y realizada. Yo soy de profesión arquitecto y sé cuál es el orden en que se debe realizar este tipo de tareas porque, si no, esta audiencia pública no sirve para nada, solo para que nos cuenten cómo va a hacer la cuestión. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

4.- Sra. Silvia Shocron

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Silvia Shocron.

Sra. Shocron.- Buenas tardes.

No tengo para decir mucho más, porque en general ya lo han dicho los expositores que hablaron antes.

Sí puedo decir que en una audiencia pública en donde la mayoría se opone para que no se haga el túnel, tiene la posibilidad...

-La señora Shocron habla fuera de micrófono y no se perciben las palabras.

Sra. Shocron.-... de repente, lo que dijo el señor Rogelio González respecto del soterramiento del tren puede modificar un montón de problemas que generan a los comerciantes, a los colegios y a toda la comunidad de Villa del Parque. Sé que se pueden presentar las preguntas por escrito; lo haremos, y voy a dejar lugar para que hablen otras personas y que tengan cinco minutos más para hablar. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

5.- Sr. Hugo Stern

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Hugo Stern.

Sr. Stern.- Buenas tardes.

Voy a hablar sin micrófono.

Yo soy vecino de toda la vida...

-El señor Stern habla fuera de micrófono y no se perciben las palabras.

Sr. Stern.-...entiendo que los que hablaron del impacto ambiental no tuvieron en cuenta algo importante. Esta obra afecta aproximadamente a once colegios, el de la Policía Federal, el Dellepiane, el jardín de infantes Virgen Niña, la escuela primaria Virgen Niña y otros, de este lado de la barrera; y del otro lado, el colegio San José, el Rivarola, el Sidem, el colegio de chicos discapacitados que está al lado del Sidem y el Glaux, entre otros.

Con el caos de tránsito que se va a armar con este corte, calculo que los micros escolares van a tener que pasar a buscar a los chicos a las 5 de la mañana para que puedan llegar a horario. Es imposible, cualquiera que circule por Cuenca, por Simbrón o por alguna calle donde hay un colegio, ya sea público o privado, en el horario de ingreso de los chicos se arman unos embotellamientos de tránsito que duran entre 30 y 45 minutos; y si a eso le agregamos el tránsito de la avenida Nazca, olvidémonos de circular.

Por otro lado, está mal prevista la asistencia médica en caso de cualquier accidente...

-El señor Stern habla fuera de micrófono y no se perciben las palabras.

Sr. Stern.- ... no van a poder entrar ambulancias; no hay forma con el embotellamiento de tránsito. También hay un Cesac en Artigas y Jonte...

La parte de seguridad se la asignaron toda a la Comisaría 47. No tomaron en cuenta que parte de la zona de influencia pertenece a la Comisaría 41.

Con respecto a los camiones, hay un montón que circulan por Nazca que vienen del Interior y del exterior por la ruta del Mercosur; esto lo digo con conocimiento de causa. Dudo mucho que una empresa de transporte de Brasil o de Misiones pueda calcular que no tiene que venir por la Avenida Nazca, a menos que se tomen el trabajo de notificárselos empresa por empresa o que corten el flujo de tránsito pesado desde Republicuetas; esa calle tiene otro nombre pero no lo recuerdo.

Tampoco está claro qué cruces van a habilitar además de los que están, porque el cruce de Cuenca está colapsado y el cruce de Campana también está colapsado. Cualquiera que quiera irse para el lado de San Martín y Viamonte y va por Gaona, sabe que está colapsado. Hay veces que los embotellamientos llegan a Nogoyá o Baigorria...

-El señor Stern habla fuera de micrófono.

Sr. Stern.- ... Ayer a la mañana salí de Nogoya, agarré Campana, Mosconi aprovechando el túnel de la avenida San Martín. De Campana hasta que llegué a cruzar el túnel de la avenida

San Martín, tuve que esperar seis semáforos. Esto significa que no se agilizó absolutamente nada. Tardé como quince minutos porque el nivel de tránsito es muy alto.

Honestamente, creo que está mal planificado y que los vecinos vamos a tener serios problemas porque no nos vamos a poder mover.

Me uno al pedido de Rogelio González respecto de que hay que soterrar el ferrocarril. No hay que hacer estos túneles o, de lo contrario, hacer túneles previos en lugares que no molesten para que el tránsito pueda fluir cuando cierren Nazca. No se puede cerrar Nazca y Villa del Parque. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

6.- Sr. Guillermo Cittadini

Sr. Coordinador (Andreozzi).- A continuación, corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Guillermo Cittadini.

Sr. Cittadini.- Buenas tardes.

Soy un vecino y frentista de Baigorria y Nazca.

Si bien el proyecto que se presenta desde el punto de vista técnico quizás sea perfecto, creo que no se tiene en cuenta a las personas. Creo que un proyecto tiene que ser completo, no solamente en la parte técnica porque esa es solo una parte del proyecto. Tenemos un problema humano que atender y, además, si se realiza la obra hay un lucro cesante, pero en ningún momento de la exposición vi que ese lucro cesante se haya contemplado.

¿Quién va a solventar la subsistencia de personas que viven de los locales y del comercio? ¿El Gobierno de la Ciudad? ¿O quién? ¿O no importa? ¿O solamente tenemos que seguir pagando impuestos?

Creo que el problema arranca por la base. No es la solución hacer un túnel, es un parche. Es algo que se hace en el momento y como dice el filósofo Copani: “Acá lo arreglamos todo con alambre”.

Me dijeron que la duración de la obra es de 18 meses. Quiere decir que en dos años no se le va a generar un solo ingreso a nadie. Y una vez que esto quede muy lindo terminado, quiero saber cuál es el impacto desde el punto de vista comercial para los que tenemos locales o para la gente que habita en la zona, que son muchos departamentos, muchos edificios. No sé a quién le van a vender un departamento con una calle de convivencia de 3,50 metros. Quiero ver cómo van a doblar los colectivos que vienen de Nogoyá y tienen que retomar por Nazca para salir en Marcos Sastre. Es absolutamente increíble: 3,50 metros, pero además no soluciona el problema de Nogoyá...

Cuando llego de Nazca, cruzo Beiró, llego a la barrera de Lacroze... Es una zona conflictiva. Un puente no la va a hacer más fácil. Tendrían que haber hecho un estudio mucho más intenso donde se pueda hacer el soterramiento del ferrocarril como se dijo, y además tener en cuenta sobre todas las cosas el impacto sobre las personas, sobre los que pagamos y queremos estacionar. Por lo tanto, estoy absolutamente en desacuerdo con ese túnel. Nada más. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

7.- Sr. Miguel Sproviero

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Miguel Sproviero.

Sr. Sproviero.- Buenas tardes.

El tema es que ya está prácticamente dicho que el túnel se va a hacer. La audiencia se hace después de lo que ya se decidió. Es una forma hermosa de embellecernos los oídos, la vista, pero acá lo que no se tuvo en cuenta primero es cómo puede afectar a la parte comercial.

Como comerciante de la zona, sé que vamos a estar mal porque va a quedar hermoso, lindo, pero no vamos a ver ninguna foto de los locales cerrados que pierden con los puentes. La gente que no puede salir, las ambulancias que no pueden pasar y la gente que estuvo muy mal por el tema del túnel, no acá, sino en otros lados.

Si sirve de algo esta audiencia pública, y se puede llegar a hacer, quiero que aparte del impacto ambiental tengan en cuenta el impacto hacia la gente y a los comerciantes.

Ya está todo dicho, pero se puede seguir hablando y peleando. El soterramiento sería más fácil y me parece que más económico. Tampoco hablaron de eso, de cuánto van a gastar y cuánto se gastaría para soterrar el tren.

Si el tema ya está decidido, encima venimos a perder más el tiempo, además de perder los locales, los negocios y la gente que viva tranquila. Estoy muy enojado para seguir hablando y voy a decir cualquier cosa. Gracias. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

8.- Sra. Paula Dabas

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 8, señora Paula Dabas.

Sra. Dabas.- Buenas tardes.

Al igual que muchos de ustedes, soy vecina del barrio desde que nací. Soy frentista sobre la calle Nazca.

La verdad es que tengo anotadas las preguntas muy puntuales que tienen que ver con la obra. Pero en base a lo que he escuchado acá quiero hacer algunos comentarios.

En primer lugar, por lo dicho, el impacto solo es ambiental, fue hecho en el 2013 y solamente se tiene en cuenta pequeños cálculos alrededor de la obra. No se tiene en cuenta cómo nos va a afectar a todo el barrio. Estoy repitiendo cosas e ideas que ya dijeron mis vecinos anteriormente.

Tampoco se evaluó cómo nos va a afectar esto después, porque no es solo durante la obra. Si nos pasa lo mismo que sucedió en el túnel de la Avenida San Martín, el tiempo de duración fue más de lo previsto; creo que fue porque no se habían pedido los planos de gas

y se encontraron con caños cuando hicieron las excavaciones. Esperemos que les hayan pedido todos los planos a Metrogas, Edesur y Aysa para que no haya problemas.

Esperemos que la obra no se haga; que sirva realmente esta audiencia.

Una de las preguntas que tengo, que ya se dijo, es si van a indemnizar a los propietarios. No digo solamente por el valor de la propiedad, sino si nos van a indemnizar por las enfermedades que podemos tener por el stress que esto nos produce, que ya nos está produciendo.

Estoy hablando en público porque estoy acostumbrada a hacerlo; doy clases a muchos alumnos, pero a muchos nos está produciendo stress esta situación.

No sé si han consultado a los licenciados en geografía, porque creo que son los profesionales idóneos para evaluar cómo afecta una obra al conjunto de la comunidad. Esto lo sé porque mi hijo empezó a estudiar esa carrera y sé cuál es una de las incumbencias de ella.

En un momento se habló de los vehículos de asistencia de emergencias. Pero resulta que si yo tengo que llamar a una ambulancia a mi casa, no sé qué pasa, ¿cómo van a estacionar en la calle de convivencia?

Otra cuestión es que la obra solo se tiene en cuenta desde el punto de vista de si la barrera nos quita tiempo. Pero no es solo eso. No se evalúa todo lo demás. Nos venden algo en función de que ahora no vamos a perder tiempo por la barrera. Tampoco se evaluaron las consecuencias negativas que puede producir la obra.

Con relación a las preguntas puntuales que tenía anotadas, algunas ya fueron contestadas respecto de los camiones. Dicen que van a ir por la Avenida San Martín, o sea que no vamos a poder circular por la Avenida San Martín, porque con el llamado Metrobus y con el paso a nivel es un desastre. Lo digo porque la tránsito todos los días...

- La señora Dabas habla fuera de micrófono.

Sra. Dabas.-... también quería saber si para agilizar la obra solo se va a trabajar en forma nocturna. Si se van a hacer pasos para que se pueda cruzar las calles Baigorria, Melincué y Nazarre pensando a futuro cuando la obra esté terminada.

Otro tema son los roedores que están en las vías; los he visto cuando cruzo. Esta fue una de las quejas de los vecinos de Avenida San Martín cuando hicieron el paso bajo nivel allí. Los roedores al no tener las vías salieron a buscar en otros lados.

Además, ¿qué van a hacer con los árboles que tengan que sacar?

Creo que está lo que había pensado preguntar.

Por supuesto estoy de acuerdo con el soterramiento del tren. Pero lo que nos está indicando esta obra es que nunca van a hacer el subte.

Entonces, si quieren que viajemos mejor y no usemos el auto, hay que invertir en lo que prometió el actual presidente, en su primera campaña como Jefe de Gobierno, respecto de que iba a hacer 10 kilómetros por subte y no vimos ninguno; los que está inaugurando ya estaban programados desde antes.

Por lo tanto, esto indica que nunca vamos a tener el subte por la avenida Nazca ni por San Martín y va a ser todo un caos y peor nuestra vida en esta ciudad. Nada más. Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

9.- Sr. José Coffen

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 9, señor José Coffen.

Sr. Coffen.- Muchas gracias por la posibilidad de participación.

Quiero encarar el tema del túnel desde el punto de vista macro y, particularmente, sé que se está proponiendo. Cuando digo desde el punto de vista macro es un poco con relación a lo que se estuvo hablando del soterramiento. En ese sentido, me parece que el túnel que se está proponiendo en este momento es el primer túnel sobre el ferrocarril San Martín. Al ser el primero, me parece que no nos podemos concentrar solamente en el túnel, hay que verlo en forma más general, macro.

Me gustaría saber después de este túnel cuáles son los que vienen, en ese sentido, nos vamos a encontrar que serán 10, 11, 12 o no sé cuántos hasta dónde quede involucrado.

A partir de esta idea, empecé a investigar un poco y me encontré con que ya desde el 2014 se estuvo proponiendo sobreelevar el ferrocarril en el tramo de Palermo a Paternal. Eso para evitar hacer los túneles. Y ese trayecto que va desde Palermo a Paternal está programado que llegue hasta el puente de San Martín.

Entonces, si estamos pensando en una manera macro de resolver todos esos temas, adhiero al tema del soterramiento o del tren sobre elevado siguiendo con esa línea. De esa manera, evitamos tener que hacer túneles en todos los pasos a nivel que estamos teniendo en el barrio. Eso por un lado.

- Se proyectan filminas.

Sr. Coffen.- En estas imágenes ven lo que está pensado y lo que está avalado.

Otro tema que quiero comentar es el común perjuicio que genera a todos los vecinos y frentistas, especialmente, comerciantes de la zona de Nazca. Esto de alguna manera tiene que tener una compensación. Hablaron de compensación económica, pero yo hablo de una compensación desde el punto de vista programático y urbano.

Las imágenes que están viendo es la información que pudimos incorporar nosotros sin tener la información que hoy nos estuvieron dando. Por lo que se ve, se dejan las trincheras a los costados de la calle Nogoyá y Nazarre.

También se mostró en el plano que todo Nogoyá y todo Nazca es zona comercial. Lo que a mí me parece es que con este proyecto se está rompiendo este criterio comercial del nodo Nazca-Nogoyá. Y una de las maneras de compensar a los comerciantes es fomentar y reforzar este carácter comercial que tiene el nodo o la esquina de Nazca-Nogoyá.

Por lo tanto, quisiera poner en consideración para que se pueda generar un espacio público en la intervención urbana, o sea, aprovechar la intervención urbana que significa este túnel como para generar un espacio público, un espacio urbano, por ejemplo, que haya juegos infantiles, lugares de descanso, parquización.

Pasemos a la otra filmina. Esto es un dibujo que estuvimos haciendo donde está concentrada la zona de Nazca y Nogoyá, donde estaríamos tapando las dos trincheras que

se están proponiendo y para salvar el tema de la ventilación. Todo esto se viene conversando, hablando y pensando desde hace varios años. Como el túnel, en este caso particular, es un proyecto muy extenso, existe un problema de ventilación y se tendría que generar la ventilación a través de ventilación forzada o mecánica; entonces, podríamos generar estos huecos que ven acá, en esta zona, que evitaría la necesidad de ventilación forzada.

La siguiente filmina. Estos temas que estamos planteando surgen a través de la experiencia que tuvimos de obras generadas por el mismo Gobierno de la Ciudad o por AUSA, que en distintos túneles que se van haciendo se va mejorando. Por ejemplo, el caso de Avenida Constituyentes es un caso similar al de Nogoyá, donde si queremos podemos reemplazar Monroe y Griveo, por Nogoyá, y Constituyentes por Nazca. Allí se planteó un espacio de juegos infantiles y las ventilaciones...

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Sus cinco minutos.

Sr. Coffen.- Ya termino.

Acá pueden ver una foto aérea del proyecto.

En la siguiente imagen, se ve que a pesar de que son maceteros grandes se empezó a fomentar un poco más el tema del espacio público.

Acá, en San Martín, lo que está pasando es el recorrido de la línea de colectivo 105 que pasa por la colector, por las calles de convivencia y de esa manera se refuerza un poco más el carácter comercial.

Entonces, pensando en Nazca y Nogoyá, ver si las líneas 84 y 134, que hoy vienen por Nogoyá y doblan por Nazca, si mantienen ese recorrido para seguir reforzando el carácter comercial que estamos pretendiendo. Les agradezco. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 10, señor Mariano Colucci.

- El participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Hugo Sotera.

- El participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 12, señor Daniel Sotera.

- El participante no se hace presente.

13.- Sr. Enzo Manente

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 13, señor Enzo Manente.

Sr. Manente.- Buenas tardes.

Mucho más no tengo que agregar porque ya se expuso recientemente, incluso con detalles y con planos.

De acuerdo con todo lo expuesto y haciendo un resumen, habría que hacer el soterramiento para no tener toda esta problemática y se terminarían todos los problemas de circulación y demás. Está bien. Es más caro, pero es con visión de futuro.

Después supongamos que no se puede hacer el soterramiento por equis causa, hay un proyecto –como ya lo han expresado– que viene de Palermo a Paternal elevado. De Paternal a General Paz es un tramo que no es muy extenso, es corto, hay once barreras. Quiere decir que tenemos que hacer once túneles en muy corta distancia, sería muy complejo para todos los que vivimos en Villa del Parque y Devoto.

Haciendo un resumen, considero que habría que rever y hacer un soterramiento elevado; de esa manera, no se paraliza nada. Y en la parte donde quedan las vías, se puede hacer todo parqueizado, inclusive, se puede hacer un polo gastronómico, para educación, museos, y espacios verdes, que hacen falta en la ciudad. Nada más que eso. (*Aplausos*).

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 14, señora Camila Rodríguez.

- La participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 15, señor Miguel Juárez.

- El participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 16, señora Gladys Alanis.

- La participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 17, señora Silvia Donato.

- La participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Señor presidente: finalizamos con el listado del Orden del Día.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Me han presentado varios documentos, la mayoría de ellos son comentarios, planteos de afectación a derechos de ustedes y algunos son pedidos de informes. Todos estos comentarios y las preguntas se van a incorporar al expediente y van a tener una respuesta formal. ¿Por qué es importante tener esto? Porque la administración pública luego cuando toma la decisión, reanaliza el procedimiento para ver si actúa de una forma u otra. Cuando toma la decisión tiene que contestar.

Entonces, como presidente voy a darle esta información a quienes se encargan de la audiencia pública para incorporarla al expediente. Ustedes después pueden consultar en el expediente las respuestas que se plasman en el acta. Es un derecho que tienen ustedes de poder ver.

Repito: si alguno de ustedes quiere hacer una pregunta por escrito, le doy mi cuaderno, mi lapicera y la hacen ahora; yo les espero.

Un participante.- ¿Cuál es el número de expediente?

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Es el 2013-04564191-MGEYA-DGET.

Un participante.- ¿Se puede presentar algo por mail?

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- La realidad es que lo tiene que presentar en este momento. Pero si lo presenta después quedará en el procedimiento ver si...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).-...No significa que ya está todo decidido. Pero cuando vienen acá los responsables del Gobierno tienen que presentar un proyecto. Si dicen: quiero hacer esto; entonces, le dicen: traiga un proyecto. No significa que ya esté todo hecho. Hay un procedimiento y la audiencia pública es un procedimiento previo.

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Les agradezco que hayan participado.

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Le soy sincero: yo no formo parte del proyecto. Desconozco si hay una licitación pública en trámite, adjudicada, no lo sé. Lo que sí sé es que todo proyecto puede ser modificado.

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- La audiencia es conforme a la Ley 123 de impacto ambiental, y sí se está respetando ese procedimiento...

- Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Me estoy metiendo en un ámbito que no es de mi competencia.

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Damos por finalizada la audiencia pública.

- Una participante quiere hacer uso de la palabra.

Sra. Mónica Di Bartolomeo

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Ya había dado por finalizada la audiencia, pero haga uso de la palabra.

Sra. Di Bartolomeo.- Mi nombre es Mónica Di Bartolomeo, soy administradora de consorcios.

Me parece que quedó claro que nadie quiere el túnel; todos queremos el soterramiento.

Creo que al estudio de impacto ambiental le faltó la contemplación no solo del stress y de los efectores de salud como el Hospital Roffo, el Tornú que no están contemplados. No veo la discusión de las vías aleatorias para la circulación de todos los vehículos, de los camiones del maxiconsumo. Me parece que faltan millones de cosas que no están contempladas en el expediente.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Me encargo de que eso quede expresado. Está la versión taquigráfica donde está registrado todo.

La administración pública que lleva adelante el proyecto le va a dar respuesta a lo que usted está diciendo.

Sra. Di Bartolomeo.- Solicitamos un cuarto intermedio para una nueva audiencia pública.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- No encuentro una razón que justifique un cuarto intermedio.

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Todo está plasmado en el expediente.

Hoy, todos los que querían participar se anotaron, y lo hicieron.

- Varios participantes hablan fuera de micrófono.

Finalización

Sr. Presidente (Etcheverrigaray).- Damos por finalizada la audiencia pública.

- Es la hora 14 y 25.

Mariela Cantero
Taquígrafa



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S
2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Buenos Aires,

Referencia: Versión Taquigráfica

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 32 pagina/s.