



Ministerio de Planificación Federal,

Inversión Pública y Servicios

Secretaría de Obras Públicas

Dirección Nacional de Vialidad

" 2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813 "

BUENOS AIRES, 10 DIC 2013

VISTO el Expediente N° 19796/2013, por el que tramita el Informe Final de la Audiencia Pública: "Zonas de extracción de suelos para la Autopista Presidente Perón, Tramos I, II y III, Provincia de Buenos Aires: y

CONSIDERANDO:

Que mediante la Resolución N° 2847/13 de fecha 21 de Octubre de 2013, se convocó a Audiencia Pública en el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003, a los fines de someter a consideración de la ciudadanía el estudio técnico sobre zonas de extracción de suelos para la Autopista Presidente Perón, Tramos I, II y III, presentado oportunamente por las empresas concesionarias.

Que de conformidad con lo dispuesto en el Decreto N° 1172/2003, y en el Artículo 9° de la Resolución ut supra, se procedió a la publicación de la convocatoria a la Audiencia Pública por DOS (2) días consecutivos en el BOLETIN OFICIAL, como así también por el mismo término en diarios de circulación nacional.

Que asimismo, fueron convocados especialmente a participar en la Audiencia Pública al Jefe de Gabinete de la Provincia de Buenos Aires, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Fiscal de Estado de la Provincia de



Ministerio de Planificación Federal,

Inversión Pública y Servicios

Secretaría de Obras Públicas

Dirección Nacional de Vialidad

" 2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813 "

Buenos Aires, Juez Federal de Morón, Presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, Presidente de la Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires, Presidente del Automóvil Club Argentino, Presidente de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, Presidente de la Autoridad del Agua de la Provincia de Buenos Aires, Presidente del Colegio de Auditores de la Auditoría General de la Nación, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Director Ejecutivo de la Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires, Presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, Presidente del Centro Argentino de Ingenieros, Presidente del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, Presidente del Consejo Superior del Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, Presidente del Consejo Profesional de Ingeniería Civil, Defensor del Pueblo de la Nación, Defensor del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires, Director de Planificación de Políticas de Transparencia de la Oficina Anticorrupción, Dirección Provincial del Registro de la Propiedad Inmueble de la Provincia de Buenos Aires, Administrador General de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, Decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, Presidente del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, Intendentes de la Municipalidades de: San Vicente, Berazategui, Ezeiza, Florencio Varela, Ituzaingo, La Matanza, Merlo, La Plata, Ensenada, Berisso y



Ministerio de Planificación Federal,

Inversión Pública y Servicios

Secretaría de Obras Públicas

Dirección Nacional de Vialidad

" 2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813 "

Presidente Perón, Ministro de la Producción de la Provincia de Buenos Aires, Ministro de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, Director Ejecutivo del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, Síndico General de la Sindicatura General de la Nación, Rector de la Universidad de la Matanza, Rector de la Universidad Arturo Jauretche, Rector de la Universidad Nacional de San Martín, Rector Organizador de la Universidad del Oeste, Rector de la Universidad Nacional de la Plata, Rector de la Universidad Tecnológica Nacional, Presidente del Consejo Ejecutivo Autoridad de Cuenca Matanza – Riachuelo y Consorcio de Gestión Puerto la Plata- Jefe de gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Que el Registro de Participantes, en el cual se inscribieron todos los interesados en tomar parte en la Audiencia Pública, quedó habilitado hasta las 17:00 horas del día 26 de Noviembre de 2013, en la sede del 1° DISTRITO (BUENOS AIRES), habiendo los interesados tomado vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública.

Que dicha Audiencia Pública se llevó a cabo en la SOCIEDAD ITALIANA DE MERLO sita en Av. Del Libertador 188 de la localidad de MERLO, Provincia de BUENOS AIRES, el día 28 de Noviembre de 2013, a partir de las 10:00 hs, hasta las 11:40 hs., desarrollándose la misma con lo contemplado las previsiones del "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional" aprobado por el Decreto N° 1172/03.



Ministerio de Planificación Federal,

Inversión Pública y Servicios

Secretaría de Obras Públicas

Dirección Nacional de Vialidad

" 2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813 "

Que se habilitó un Registro Especial para que se inscribieran aquellos oradores que no lo hubieran hecho con antelación, durante el transcurso de la Audiencia Pública; inscribiéndose dos (2) personas que hicieron uso de la palabra.

Que a posteriori de la Audiencia Pública se inició un período de evaluación de lo expuesto en la misma, considerando las observaciones y sugerencias realizadas.

Que en cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 8º de la Resolución 2847/13, y tomando en cuenta la evaluación de las opiniones recogidas durante la consulta, se procedió a adoptar una posición sobre la cuestión puesta en consulta, elaborando un Informe Final de la Audiencia Pública.

Que se ha cumplimentado con el procedimiento de Audiencia Pública, en el marco de las disposiciones del "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional" aprobado por el Decreto N° 1172/03.

Que la SUBGERENCIA DE ASUNTOS JURIDICOS, ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente se suscribe en virtud de las atribuciones conferidas por Decreto Ley 505/58, ratificado por Ley N° 14.467.



*Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Secretaría de Obras Públicas
Dirección Nacional de Vialidad*

" 2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813 "

Por ello,

EL ADMINISTRADOR GENERAL DE LA DIRECCION VIALIDAD DE NACIONAL

RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Apruébase el Informe Final de la Audiencia Pública: "Zonas de extracción de suelos para la Autopista Presidente Perón, Tramos I, II y III, Provincia de Buenos Aires", que corre ANEXO a la presente.

ARTICULO 2°- Téngase por cumplimentado el procedimiento de Audiencia Pública, en el marco de las disposiciones del "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional" aprobado por el Decreto N° 1172.

ARTICULO 3°.- Establécese que la presente medida, deberá ser difundida a través del sitio web de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

ARTICULO 4°.- Tomése razón, intervenga la GERENCIA DE OBRAS y SERVICIOS VIALES, y pase al 1° DISTRITO (BUENOS AIRES) a sus efectos.

RESOLUCIÓN N° 3 3 7 5 - 1 3


Ing. NELSON GUILLERMO PEROTTI
ADMINISTRADOR GENERAL
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD



*Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Secretaría de Obras Públicas
Dirección Nacional de Vialidad*

" 2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813 "

ANEXO

[Handwritten signature]

**INFORME FINAL AUDIENCIA PÚBLICA - AUTOPISTA PRESIDENTE PERÓN –
“ZONAS DE EXTRACCIÓN DE SUELOS PARA LA OBRA: AUTOPISTA
PRESIDENTE PERÓN, TRAMOS I, II Y III, PROVINCIA DE BUENOS AIRES”**

Resolución A.G. N° 2847/13

A los 28 días del mes de Noviembre de 2013 se realizó la audiencia pública de acuerdo con lo establecido en la Resolución AG N° 2847. La misma dio comienzo a las 10hs con la palabra del Sr. Administrador de la Dirección Nacional de Vialidad, Presidente de la audiencia pública.

El Ing. **NELSON PERIOTTI** informó que en el acto se sometía a consideración de la ciudadanía el estudio técnico de las zonas de extracción de suelos para la ejecución de los Tramos I, II y III de la Autopista Presidente Perón, tercer anillo de circunvalación del área metropolitana de la provincia de Buenos Aires.

Concretamente esta Audiencia Pública estará referida a los tramos comprendidos entre el Acceso Oeste, en el partido de Ituzaingó y la Ruta Provincial N° 53, en la localidad de Florencio Varela, 72 kilómetros con 600 metros de los 94 kilómetros previstos en la totalidad de la autopista.

Explicó el crecimiento del transporte de cargas y pasajeros entre los años 2002 y 2013, como consecuencia del crecimiento económico del país y que 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 diez millones de personas. Y tiene su genuina historia, porque su trazado original se estableció por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 356/97 y Resolución N° 30/98, de la entonces Secretaría de Obras Públicas. Esa traza fue adoptada posteriormente por Vialidad Nacional, que declaró de utilidad pública y sujetos a expropiación todos los inmuebles necesarios para la construcción de la obra.

El 7 de julio del año 2009 se licitaron las obras. El 8 de marzo del año 2010 se celebraron los contratos, y el 11 de marzo se dio inicio oficial de las obras. El 17 de septiembre se realizó una Audiencia Pública y el 28 de diciembre del año 2010 se produce la primera manda judicial relacionada con la extracción de suelo.

A partir de aquel momento comienza una instancia jurídica que impacta en el normal desarrollo de las obras, significativamente en el plazo de ejecución y en la inversión a realizar. Ante el escenario planteado por la manda judicial, se estudiaron alternativas que hicieran viable desde lo técnico-económico la obtención de fuentes de provisión de suelo para la ejecución de la Autopista Presidente Perón.

El estudio de alternativas incluyó el análisis con diferentes áreas del Estado Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de los municipios involucrados, dando como resultado la elaboración de un proyecto que combina la ejecución de dos obras públicas de envergadura, identificando sectores comprendidos como áreas de retención temporaria de excedentes

Car
R
f

hídricos que facilitan una adecuada contención y manejo de dichos recursos en el área geográfica de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

La integración de dos obras públicas trascendentes –la Autopista Presidente Perón y el Plan Director Básico del Drenaje Fluvial de la Cuenca del Río Matanza-Riachuelo–, comenzó a dar luz a la problemática planteada.

Por la importancia, la relevancia y el impacto que este proyecto implica para toda la ciudadanía y para destacar el valor de los distintos aportes que los vecinos y las organizaciones sociales públicas y privadas puedan realizar para este proyecto, es que Vialidad Nacional ha convocado a una nueva Audiencia Pública.

A continuación, por Secretaría se informó de todas las invitaciones cursadas por la Dirección Nacional de Vialidad a distintas Instituciones gubernamentales y no gubernamentales, con el fin de lograr mayor participación en la audiencia pública. Se invitó, a través del Primer Distrito Buenos Aires a:

Jefe de Gabinete de la provincia de Buenos Aires, al señor Gobernador, al fiscal de Estado, al juez federal de Morón, al Presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, al Presidente de la Honorable Cámara de Senadores de la provincia de Buenos Aires, al Presidente del Automóvil Club Argentino, al Presidente de la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, al Presidente de la Autoridad del Agua de la provincia de Buenos Aires, al Presidente del Colegio de Auditores de la Auditoría General de la Nación, al director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al director ejecutivo de la Agencia de Recaudación de la provincia de Buenos Aires, al Presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, al Presidente del Centro Argentino de Ingenieros, al Presidente del Centro de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, al Presidente del Consejo Superior del Colegio de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, al Presidente del Consejo Profesional de Ingeniería Civil –esto es en el ámbito nacional-, al Defensor del Pueblo de la Nación, al Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires, al Director de Planificación de Políticas de Transparencia de la Oficina Anticorrupción, a la Dirección Provincial del Registro de la Propiedad Inmueble de la provincia de Buenos Aires, al administrador general de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, al decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, al decano de la Facultad de Arquitectura de la misma universidad, al Presidente del Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires, al Presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, a los intendentes involucrados en la traza –San Vicente, Berazategui, Ezeiza, Florencio Varela, Ituzaingó, La Matanza, Merlo, La Plata, Ensenada, Berisso y Presidente Perón–; al ministro de Producción de la provincia de Buenos Aires, al ministro de Infraestructura de la misma provincia, al director ejecutivo del Organismo Provincial para el Desarrollo Sustentable, al Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, al síndico general de la Sindicatura General de la Nación, al rector de las Universidades de La Matanza, Arturo Jauretche, San Martín, Universidad del Oeste, Universidad Nacional de La Plata, Universidad Tecnológica Nacional, al Presidente del Consejo Ejecutivo de la Autoridad de Cuenca Matanza-

Riachuelo y al Presidente del Consorcio de Gestión Puerto La Plata de la provincia de Buenos Aires.

A continuación, y de acuerdo con lo que dispone el Decreto 1172/03, se dio lectura al "Reglamento de la Audiencia Pública" y a la "Orden del Día de la Audiencia Pública sobre ESTUDIO TÉCNICO DE ZONAS DE EXTRACCIÓN DE SUELOS PARA LA OBRA AUTOPISTA PRESIDENTE PERÓN, TRAMOS I, II Y III".

Posteriormente, tomó la palabra la Ingeniera **CRISTINA GOYENECHEA**, que forma parte del grupo interdisciplinario de profesionales que estuvo a cargo de la evaluación de impacto ambiental de las zonas de extracción de suelos vinculadas particularmente con la construcción de la Autopista Presidente Perón.

El grupo de profesionales que participaron en la elaboración de estudio son: el doctor Eduardo Malagnino, geólogo especialista en geomorfología e hidrogeología; el ingeniero Juan Hopwood, especialista en los aspectos hidrológicos; el doctor Juan Rodrigo Walsh, abogado especialista en normativa ambiental; la licenciada Natalia Luchetti, socióloga, y la licenciada María Eugenia Lahaye, bióloga.

Aclaró que en la audiencia se trata de las zonas de extracción de suelos solamente para los Tramos I, II y III y no para el tramo IV.

En primer lugar explicó brevemente en qué consiste la obra y donde está implantada. El plazo para la obra estaba dispuesto en 30 meses para todos los tramos, comenzando en marzo de 2010. Habiendo pasado 44 meses, el avance de obra es bajo.

Indicó que los montos asignados y los avances de obra son:

Tramo I: \$ 1.013.775.217 (a noviembre de 2013). Avance de obra 21,23%

Tramo II: \$ 1.180.619.626 (a noviembre de 2013). Avance de obra 11,63%

Tramo III: \$ 659.849.959 (a noviembre de 2013). Avance de la obra 8,31%

"El suelo para la construcción de la autopista es un insumo fundamental, y el hecho de no haber podido solucionar o resolver hasta este momento los lugares de donde extraer ese suelo ha influido negativamente sobre el avance de las obras."

Explicó que entre septiembre y diciembre de 2010 -que fue cuando las obras estaban aprobadas, tanto por Vialidad como por el OPDS y en ejecución- surge una manda judicial en el marco de la Cuenca Matanza-Riachuelo por la cual se prohíbe la extracción de suelos en áreas territoriales de la cuenca. La manda expresa que se entiende que la Autopista Presidente Perón es una obra de interés público nacional. Que tiene una importancia trascendental para la zona y se le permite desarrollar algunos proyectos vinculados con zonas de retención de excesos hídricos, que son zonas que van a estar destinadas a contener agua durante grandes inundaciones o lluvias importantes.

Mencionó el espíritu de la manda: nosotros queremos cuidar ambientalmente la cuenca, queremos mejorar la condición de vida, la condición social, la condición ambiental, y por eso entendemos que la apertura de canteras que finalmente no terminan teniendo control son un peligro para la sociedad, terminan como canteras abandonadas y no queremos que se abran

nuevas en el marco de la cuenca. Pero propicia la extracción de suelos de estas zonas, especialmente para la construcción de la autopista –lo menciona especialmente– y a su vez propicia gestiones para lo que tiene que ver con el saneamiento de aquellas canteras que hoy estén abiertas, que ya no tengan un uso extractivo y que impliquen un riesgo.

En ese marco, expresó, que Vialidad Nacional tomó la responsabilidad del proyecto y que tiene que diseñar una forma diferente a la que había previsto originalmente para conseguir el suelo necesario para la construcción de la autopista. En ese sentido se reunió con diferentes organismos del Estado –con organismos provinciales y nacionales, con ACUMAR y con cada uno de los municipios– y firmó convenios tendientes a diseñar estas nuevas actividades extractivas. El estudio de impacto ambiental de las zonas de extracción de suelos es motivo de esta audiencia.

En la pantalla mostró todas las zonas de extracción, explicando que las áreas 1, 4 y 7, son las áreas de retención de excedentes hídricos que dispone ACUMAR y que se han definido en función de una cantidad de estudios hidráulicos e hidrológicos tendientes a amortiguar los picos de inundación aguas abajo.

Mostró también el área de extracción Pontevedra correspondiente a una cantera existente que se encuentra en estado de abandono y la que se llama San Vicente, que es un área fuera de la Cuenca Matanza-Riachuelo, donde se extraerá suelo para el Tramo III.

Explicó que el estudio de impacto ambiental es un estudio técnico elaborado conforme la normativa, en el que se ha considerado todo lo que la Dirección de Minería y el OPDS establecen para este tipo de actividades en la Provincia de Buenos Aires. En el estudio se han tomado todas las premisas, recomendaciones, pedidos y peticiones que ACUMAR y las resoluciones judiciales contienen, respecto a todas las actividades y, particularmente, con la extracción de suelos en la Cuenca Matanza-Riachuelo.

Aclaró que para la realización del estudio se revisó la normativa municipal de cada uno de los municipios involucrados y que se hicieron evaluaciones respecto de la zonificación, los usos del suelo y la descripción de actividades.

Destacó que la autopista necesita suelos para ser construida, y una nueva forma para obtener suelos, cumpliendo con la manda judicial, podría ser la extracción de suelo de zonas que se vayan a destinar en un futuro a contener excesos de agua cuando haya lluvias importantes o grandes inundaciones según los proyectos del ACUMAR.

Expuso de manera sencilla como funcionan esas zonas de retención hídrica y cómo los proyectos que se van a implementar en el marco de la autopista son compatibles con las previsiones del ACUMAR. Es decir, haciendo los dos proyectos de forma paralela, uno estaría ayudando a la mejora del otro.

Explicó que una zona de amortiguación retiene los picos de inundación, o sea el momento donde llueve mucho y se inunda repentinamente. Las zonas de retención se diseñan a través de estudios hidrológicos, hidráulicos, y a su vez en función de los usos del suelo en las zonas que se vayan a destinar a la contención del agua. Es así como se establecen las parcelas que serán expropiadas por Vialidad Nacional, donde se llevarán a cabo las acciones de extracción de suelo.



Describió la forma de extracción en las márgenes de los ríos, que consiste en una decapitación de los primeros metros del suelo, manteniendo la pendiente hacia el arroyo. Asimismo aclaró que si llueve, pasará lo mismo que pasaba antes. Cuando llueva y haya una inundación, los espacios que están cerca del curso principal se van a inundar y las parcelas se van a inundar completamente porque se les ha bajado el nivel del terreno. Como resultado se reduce la zona de inundación aguas abajo.

Destacó que las parcelas expropiadas son de uso exclusivo para extracción de suelos de la autopista y que después serán administradas como parques recreativos. Es decir, cuando haya grandes inundaciones es muy probable que parte de esos parques recreativos estén inundados.

Mencionó que para el estudio se hicieron modelaciones matemáticas, hidrológicas; se hizo un estudio geomorfológico específico para ver cómo se modificaba el sistema hidrológico en cada zona.

Mostró la situación actual donde se implementarán las zonas de extracción y como quedarían en el futuro, con el proyecto concluido, después de los 36 a 40 meses dispuestos para la extracción de suelo vinculada con la construcción.

Manifestó que los parques serán entregados a los municipios con toda la infraestructura que ha sido convenida y con una parquización adecuada.

Concluyó que tenemos el proyecto de extracción en tres áreas diferentes, la restitución de canteras abandonadas, la conformación de un área nueva de extracción fuera de la cuenca (San Vicente), y el uso del suelo en zonas bajo proyectos que ACUMAR tiene en planificación. Al respecto, el estudio arribó a la conclusión que esta actividad de extracción de suelo es compatible con ese uso futuro.

Continuó explicando los siguientes pasos del estudio de impacto: una vez sabidos los proyectos, una vez analizado el entorno, habiéndose hecho los relevamientos, identificando las condiciones geomorfológicas, hidráulicas, hidrológicas, biológicas y sociales, el objetivo fue identificar cuáles iban a ser los impactos.

Explicó que esos impactos se analizaron para dos instancias. Para la obra en sí misma, que es cuando se saca el material; y para el uso como área recreativa.

Aclaró que los impactos se clasificaron como temporales o permanentes. Los temporales están vinculados especialmente con la construcción: extracción de suelo, trabajo de máquinas, generación de ruidos, vibraciones y de polvo. Los impactos permanentes están relacionados con el cambio en la geomorfología. Estos impactos tienen algunas repercusiones puntuales dentro de los predios.

Mencionó que para el transporte en camiones se han identificado y diseñado los caminos que deberán seguir para ir desde las zonas de extracción hasta las zonas donde se necesita colocar el material para la construcción de la autopista.

Comentó que se han hecho evaluaciones de ruido para interpretar si va a existir afectación por ruido molesto al vecindario, si el vecino más cercano va a escuchar permanentemente o no el ruido de los camiones. Es por ello que, se recomendó restringir el tiempo de trabajo en estas zonas a los horarios diurnos para que no se afecten los horarios de descanso.

Identificó el impacto positivo resultante de la etapa de cierre de las zonas donde se extrae suelo que se transformarán en parques recreativos devolviéndole al espacio público un área recreativa de uso común y mejorando las condiciones del paisaje.

Resaltó que se prevén una cantidad de tareas que beneficien el proceso de revegetación; y que además contará con una parquización apropiada para el uso destinado.

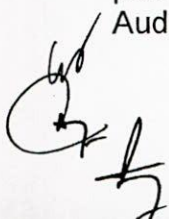
Finalmente, manifestó que un aspecto a tener en cuenta es la calidad del agua. En el estudio se tomaron de las mediciones que realiza ACUMAR habitualmente, habiéndose identificado que en determinadas zonas hay niveles de calidad que estarían dentro de una categorización de tipo 4. Estas categorías las formula ACUMAR en función de la calidad del cuerpo de agua y refieren al tipo de actividad que las personas pueden tener con ese cuerpo de agua. En este caso, en el tipo 4, la relación que se puede tener con el agua o con las lagunas que se van a generar es una relación de esparcimiento y recreación sin contacto. Pero, dado que esta condición no es fija, se propone llevar adelante un programa de monitoreo de la calidad de las lagunas y de los cuerpos de agua vinculados con los parques recreativos para ir identificando cómo puede variar esta tipología y cómo se puede ir redefiniendo la relación que se puede tener con ese cuerpo de agua.

Seguido ello, continuó con el siguiente paso del estudio de impacto ambiental. Dijo que una vez identificados los impactos, se definieron una cantidad de medidas de prevención, minimización, regulación y manejo. Es así como se definieron medidas de mitigación para la obra y en la etapa de cierre, que fueron explicadas en detalle. Todas las medidas fueron incluidas en Programas de manera de especificar la manera de ejecutarla, responsable, registro de control y aplicación efectiva. Los Programas se agrupan en el Plan de Gestión Ambiental.

Explicó que el Plan de Gestión Ambiental se pone a disposición de la autoridad de aplicación, quien hace el seguimiento de su correcta ejecución. El mismo puede ser reformulado y ajustado para poder cumplir la premisa básica que es minimizar, prevenir o mitigar aquellos impactos que uno identificó en esta instancia de evaluación.

Destacó que en función de la construcción de la Autopista Presidente Perón -que es una obra de interés público y nacional - lo que se trató de hacer -en función de una cantidad de medidas ambientales, restricciones, limitaciones, nuevas premisas de actividad en el marco de la cuenca dispuestas por mandas judiciales- fue rediseñar la forma de extraer suelo, que es un insumo fundamental para la construcción de la autopista. Este rediseño trató de considerar todas las premisas que tienen en cuenta las normativas y todas las buenas prácticas de control ambiental. Así se desarrollaron los proyectos extractivos bajo las tres clasificaciones mencionadas y se procuraron proyectos de cierre de estas zonas a través de parques recreativos convenidos con cada uno de los municipios. Dentro del estudio, se ajustaron cuestiones operativas para minimizar la cantidad de impactos ambientales.

A continuación el Ing. **ANIBAL PAZOS** de la Municipalidad de Merlo se dirigió a la audiencia, diciendo que el municipio de Merlo ya ha expuesto su posición respecto de la construcción de la Autopista Presidente Perón en la Audiencia Pública realizada el 17 de septiembre de 2010 en la ciudad de



Spegazzini, en el partido de Ezeiza. En esa oportunidad representantes de la comunidad merlense, desde todas sus expresiones -clubes, cámaras de comercio, instituciones educativas y otras entidades sociales y de bien público-, manifestaron la necesidad de construir esta autopista por la importante vinculación que genera, al ser la continuación del actual Camino del Buen Ayre -a partir del Acceso Oeste- hasta la Autopista Buenos Aires-La Plata.

Mencionó que situaciones que han sido ajenas a la misma y vinculadas a la problemática de las inundaciones en la cuenca del río Matanza-Riachuelo y a las mandas judiciales surgidas en este marco repercutieron negativamente en el desarrollo de los trabajos; y a que por orden del señor juez fue prohibida la extracción de suelos, actividad imprescindible para la construcción de la autopista.

Destacó que ante esta instrucción judicial de consecuencias adversas para la construcción, ya que impidió el normal desarrollo de las actividades, y teniendo en cuenta que el movimiento de suelos representa el 40 por ciento de la obra, las distintas reparticiones gubernamentales debieron actuar en forma mancomunada para evitar su paralización, la pérdida de puestos de trabajo, la frustración de no poder ver concretado el sueño de nuestra autopista.

En este difícil contexto se firmó un convenio marco entre la Dirección de Vialidad Nacional, la Autoridad del Agua de la provincia de Buenos Aires, el Organismo para el Desarrollo Sostenible, la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas y la Municipalidad de Merlo, siendo suscripto también por el señor secretario de Obras Públicas de la Nación, por el señor ministro de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires y por el Presidente ejecutivo de la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, con el fin de articular dos proyectos que resultan complementarios y que servirán para cumplir los objetivos para los cuales fueron diseñados.

Primero, la creación de áreas de retención temporal de excedentes hídricos para atenuar los efectos de las inundaciones como primera etapa del plan de manejo hídrico de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

Segundo, la extracción del suelo de las parcelas especialmente identificadas y en condiciones de ser utilizadas para retener estos excedentes líquidos, que será destinado a la construcción de los terraplenes de la Autopista Presidente Perón.

Resaltó que tal como lo pone de manifiesto el espíritu del convenio marco, queda demostrado que ambos proyectos son complementarios, permitiendo una más eficiente utilización de los recursos humanos y económicos que permitirán el cumplimiento de múltiples objetivos de interés público y una adecuada satisfacción de los intereses de la comunidad.

Mencionó que los vecinos de Merlo y de esta zona oeste tienen puesta su mirada en esta obra, porque son conscientes de que será un punto de inflexión en la mejora de la calidad y el nivel de vida de todos nosotros, y cuando digo nosotros hablamos de toda la región.

El intendente de Merlo, el doctor Raúl Alfredo Otacehé, ha sido desde la concepción de esta obra un fuerte impulsor y defensor de la misma en todas sus instancias, tratando de aportar desde el municipio la voluntad y el trabajo para sobrellevar las adversidades.

Dijo que esta oportunidad no ha sido la excepción y nos encuentra trabajando codo a codo con la Nación y la provincia para lograr un resultado

Handwritten signature and initials, possibly 'R. O.' and 'L.', located at the bottom left of the page.

positivo que favorecerá a la Dirección Nacional de Vialidad con la obra de la autopista y a la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, ACUMAR, con la disposición de áreas de retención temporal para los excedentes hídricos.

Destacó que “la ejecución de ambas obras surgirán amplias áreas verdes que como uso secundario podrán ser utilizadas por toda la comunidad, ya que se convertirán en zonas de esparcimiento, parqueizadas y dotadas de infraestructura que permitirán ser usadas para la recreación.”

“Como hemos dicho en la audiencia pública del año 2010, el Municipio de Merlo apoya esta obra por considerarla histórica para la transformación de todo Merlo y del área metropolitana.”

“Por esta razón, y luego del minucioso estudio realizado por todos los organismos intervinientes de la Nación, la provincia y el Municipio de Merlo, nuestra comuna apoya y presta su total conformidad a la propuesta realizada para construir las áreas de retención temporal de los excedentes hídricos que beneficiarán a los habitantes de la Cuenca Matanza-Riachuelo y utilizar los volúmenes de suelo extraído para la construcción de los terraplenes de la Autopista Presidente Perón, aunando la obra hidráulica con la obra vial.”

“Ambas obras beneficiarán en su conjunto a 12 millones de personas, razón suficiente para que cuente con nuestra aprobación, ya que consideramos que su construcción es totalmente positiva para la región.”

“Nada es imposible para los que trabajan mirando la necesidad de sus pueblos y apuestan al desarrollo de la sociedad para mejorar la calidad de vida de su gente y su crecimiento. O sea, nada es imposible para quienes trabajan por un futuro mejor para todos.”

Consideraciones: La Municipalidad de Merlo apoya la ejecución de la obra, incluidas las zonas de extracción de suelos propuestas. Recibe con agrado las zonas parqueizadas (centros recreativos) que actuarán como áreas de retención temporal de excedentes hídricos, beneficiando a los habitantes de la Cuenca Matanza – Riachuelo, en particular a los merlenses.

A continuación participó la Sra. **RITA VICTORINA ANTONIA LÓPEZ MINETTI**, quien se presentó como vecina de Merlo, docente del distrito desde hace muchos años. Manifestó que los alumnos terminan su escuela secundaria y se produce un cortocircuito por el aislamiento de Merlo y las autopistas. Merlo ha quedado desconectado de zona Norte y de zona Sur, y los vecinos, dijo, creemos que sería sumamente importante que esta autopista se realice, pero en forma urgente.

Destacó que “las explicaciones técnicas fueron clarísimas. Ya hay algunos tramos. Desde el aislamiento que se produce cuando hay lejanía en los lugares –Merlo es un distrito muy grande–, lo interesante sería acortar esa distancia con la autopista. En este momento hay gente que está queriendo que esto se realice y esto tiene una importancia extrema.”

“No podemos olvidar que cuando las acciones son individuales deben ser solidarias, pero cuando las acciones son en beneficio de las comunidades, eso habla de justicia social.”

“Me parece que nosotros estamos hablando de completar para Merlo la década ganada. Este sería un cierre para todos los merlenses y para todos los que queremos a Merlo”.

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

Consideraciones: la vecina apoya la construcción de la obra por los beneficios que brinda respecto de la conectividad del Conurbano.

Posteriormente, el señor **BARTOLOMÉ JUAN BELOTTI**, que forma parte de los "Vecinos Autoconvocados de los barrios Parque del Sol, Pompeya y Lago del Bosque", afectados a la expropiación generada por la Autopista Presidente Perón.

Dijo que han recorrido un largo peregrinar allá en el tiempo, desde la audiencia del 11 de septiembre en Spegazzini, hasta la fecha. "La incertidumbre provocó un estancamiento en el avance y progreso de nuestros barrios. La dilación en la continuidad de la obra de la autopista nos afectó en forma directamente proporcional, sin enumerar el tornado del 4 de abril de 2012, que como si fuese una paradoja del destino nos pegó en forma directa"

"Como vecinos autoconvocados en asamblea permanente hemos seguido minuciosamente los pasos en el marco de las expropiaciones en Mariano Acosta, Agustín Ferrari -zona urbana-, lo cual prácticamente está terminado. Hemos participado de las reuniones, hemos interactuado con los expropiados y hasta la fecha las expropiaciones se han realizado en forma favorable para los vecinos sin presentarse grandes controversias entre los mismos."

"Acoto a esta audiencia que en la primera Audiencia Pública que nos presentamos como vecinos autoconvocados hicimos un pedido enérgico para que se nos considere como personas, como lo que somos, ya que en ese momento hubo una consultora que no procedió a nuestro entender como correspondía", pero esa situación se revirtió desde que tomó nuevamente Vialidad las acciones para expropiar los terrenos necesarios para construir la autopista.

Manifestó que "tenemos conocimiento y sabemos que esta autopista es un símbolo de progreso y que generará una transformación sustancial. Nos comunicará con las autopistas y rutas más importantes que vinculan a nuestra Nación. Sabemos que costó y costará mucho terminarla, y costó muchísimo traerla a Merlo. Conocemos de su significado y no queremos ser un palo en la rueda."

Consideraciones: reclaman las demoras de la obra porque genera incertidumbre en los vecinos que van a ser expropiados para la ejecución de la obra. Originalmente eran las contratistas las que llevaban a cabo las tareas de expropiación, habiéndose generado algunos inconvenientes. Agradece a Vialidad Nacional el cambio realizado en la metodología de gestión de las expropiaciones y la comunicación con los vecinos.

Posteriormente participó el Sr. **MIGUEL HUGO ZEIDA**, Presidente de la Asociación Civil de la Universidad Nacional del Oeste UNO.

Dijo, "nosotros creemos y apoyamos la creación de la Autopista Presidente Perón. Se necesita una vía de conectividad con el Norte y el Sur. Merlo necesita una vía de comunicación con los diferentes partidos del Conurbano. En Merlo se está creando un parque industrial y sin esta autopista no tendría relevancia.

La creación de esta autopista convertiría a Merlo en un polo comercial e industrial, generando más empleo para todos. Hoy hay muchas industrias que se quieren instalar en Merlo, pero no lo pueden hacer por la falta de una vía ágil para transportar sus mercaderías.

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

Nosotros queremos y necesitamos una autopista de circunvalación. Merlo viene creciendo permanentemente en obras y esta autopista es fundamental para el desarrollo económico de toda la población.”

Consideraciones: La Asociación Civil de la Universidad de Oeste entiende que el retraso en la concreción de la autopista, impacta negativamente en la instalación de industrias y comercios que se quieran radicar en la zona, por falta de vinculación con el Conurbano.

A continuación señora **BIBIANA NOEMÍ LANZINI**, representante de la Asociación Civil Pensando en Todos, cuyo objetivo es la ayuda social y el bienestar de la población. “Socorremos a los más necesitados y a los más carenciados y fortalecemos culturalmente a los niños y a los adultos. Asistimos a pobres y ancianos, como así también a niños de bajos recursos y de riesgo ambulante. Tenemos ese objetivo, que es la ayuda social para garantizar el bienestar general de los habitantes del partido de Merlo. Es por eso que estamos preocupados por esta lentitud y queremos que se defina lo más rápido posible.”

Manifestó que sienten que quedaron aislados y quieren darles una respuesta por esta situación a los vecinos afectados por la traza.

Solicitó que la Autopista Presidente Perón en sus Tramos I, II y III se termine como fue concebida originalmente para poder terminar de transformar a este Merlo que tanto quieren.

Consideraciones: reclama la necesidad de mejor vinculación y accesos a los lugares más carenciados, lo que se resuelve con la ejecución de la obra.

Posteriormente habló el señor **DANIEL JOSÉ BLANCO**, de la Universidad Nacional del Oeste, quien en primer lugar agradeció la posibilidad de participar.

Habló de la importancia de la Autopista Presidente Perón, como eje fundamental para todo el desarrollo regional del segundo y tercer cordón del Conurbano Bonaerense que da conectividad a todos los municipios.

Es la obra más relevante de la provincia de Buenos Aires de los últimos años y propiciará un desarrollo económico en cada una de las regiones.

“Nuestra Universidad fue concebida con una temática regional. Es decir, la ley de creación habla de la región de Ituzaingó, Merlo, Marcos Paz y Las Heras; también agregaríamos a Navarro en este corredor.”

“Con respecto al punto central de esta audiencia –la extracción y movimiento de suelos–, no hay obra vial de esta envergadura y con esta estructura que, como decían recién los profesionales que expusieron, es casi el corazón de la obra.”

“Sabemos que el impacto ambiental es grande pero que también se ha resuelto en una forma técnica eficiente y creativa. Yo recién estaba mirando la exposición de la ingeniera y del ingeniero y realmente me quedé asombrado. Los felicito por la resolución técnica y la creatividad que han puesto en esto.”

“Lo último que quisiera decir es una consideración personal. Yo soy ingeniero agrónomo y estuve muchos años trabajando con forestación urbana, y realmente nos ha pasado, me ha pasado –primero empecé a asesorar y después fui muchos años funcionario público– que uno de los puntos más álgidos era la extracción de los árboles. Cuando nos la pedían, ¿qué criterio tomábamos? La realidad es que era una mirada con muchas facetas. Uno no

tomaba una determinación. Primero evaluábamos la especie, la edad, la altura, los problemas que provocaba, si rompía la vereda, las cañerías, los cables.

En realidad, cuando nosotros teníamos el pedido en particular de la extracción del árbol sabíamos que el vecino frentista lo estaba pidiendo por algo, pero siempre nuestra mirada era superior, los criterios eran superiores.

¿Y cuáles eran esos criterios? Ante la demanda de un interés particular nosotros lo que hacíamos era defender el interés general, el bienestar general.

Yo creo que con esta autopista debemos tomar esa misma visión. Pensar en función del interés general por sobre el interés particular”.

Consideraciones: Reclama la pronta construcción de la autopista y destaca el valor del bienestar general por sobre los intereses particulares.

A continuación participó el señor **WALTER CRISTIAN MAJEWSKI**, de la Iglesia Evangélica Pentecostal.

Dijo que es pastor de una iglesia evangélica y representa directa o indirectamente a muchas familias del barrio de Pompeya, de Merlo, donde está la sede de la iglesia, en la calle Burela, que es una de las calles afectadas a la traza de la autopista.

Los vecinos “nos dimos cuenta de que vamos a ser testigos, sin lugar a dudas, del emprendimiento más importante de los últimos años, de las últimas décadas, y eso es algo que nos emociona, que nos alienta, y que hace que podamos creer que podemos crecer como sociedad y también como individuos al tener la oportunidad de alcanzar un progreso.”

“Si hay algo que preocupa en este tiempo, y mucho, es la demora y la duda, la incertidumbre de cuándo será, de si van a poder alcanzar a establecerse en un lugar, si con lo que se les ha prometido les va a alcanzar. “

“Incluso ya no a los afectados sino a parte de la comunidad, como los vecinos que tienen comercio y demás, esto les ha generado una gran expectativa.”

Consideraciones: Solicita la construcción de la autopista, que beneficiará, entre otros, a los vecinos del Barrio de Pompeya, donde se encuentra la iglesia que el dirige.

Posteriormente habló el señor **OMAR LACOSTE**, Subsecretario de Obras Públicas de la Municipalidad de La Matanza

“En principio, como primer punto quiero hablar de lo que es la Autopista Perón y de la importancia de su conectividad. Creo que hemos debatido profundamente este tema, tanto en los despachos de los funcionarios como en las audiencias públicas, y la verdad es que las conectividades en este siglo XXI requieren de una importancia fundamental para el desarrollo no sólo del Municipio de La Matanza sino de toda la región a la cual beneficia esta importantísima obra.

De más está decir que desde el Municipio vamos a acompañar fuertemente toda cuestión que tenga que ver con la decisión de llevar adelante este proyecto.

Como segundo tema, tal como lo han expuesto y explicado anteriormente, esta obra ha sufrido algunas demoras por distintas cuestiones, en particular por el tema de los movimientos de suelo, por lo cual deberíamos realizar una explicación particular.

Para quienes no conocen el Municipio de La Matanza, una de las problemáticas sustanciales y más importantes que sostiene el municipio son los

W
O
L

permanentes desbordes de nuestros ríos, especialmente del río Matanza, y en general de los 18 arroyos que componen todo el sistema hídrico de la Cuenca Matanza-Riachuelo en nuestro municipio.

Esta problemática creo que no sólo afecta al Municipio de La Matanza sino que afecta a todos los sectores de la cuenca media, de manera que si hay gente de la cuenca media presente, tanto de Merlo, Esteban Echeverría o del Municipio de Ezeiza, podrán corroborar lo que estoy planteando.

Por tanto, en principio y teniendo en cuenta las explicaciones dadas aquí, realmente que esta obra vial traiga acompañada una obra hidráulica en esto que se denominó áreas de retención temporarias hidráulicas es una idea innovadora que desde nuestro municipio vemos con profundo agrado, toda vez que ella, si bien no es la solución definitiva, nos da el puntapié inicial para un proyecto aún más grande, que estamos trabajando en el marco de la Cuenca Matanza-Riachuelo para distintos retardadores a lo largo y ancho de todo el sector de la cuenca.

Por ello felicitamos de manera muy en particular a aquellos que han diseñado este tema, porque han tocado y han trabajado sobre un asunto absolutamente sensible para nuestro municipio, que es el de las inundaciones, y estas obras lo que hacen es seguir y acompañar el camino que tanto desde el municipio como desde ACUMAR venimos acompañando a lo largo de los últimos años.

Por último, estas ideas innovadoras traen a su vez acompañadas áreas de recreación que, como todos sabemos, el importante desarrollo e impulso que ha tenido la demografía en la región metropolitana ha hecho que una de las cosas más importantes y escasas sean los espacios de recreación, por lo cual nos parece que es realmente otra idea muy viable y a la cual estamos dispuestos a acompañar.

En síntesis, desde el Municipio de La Matanza, no solo por la obra vial sino por el resto de las obras complementarias que se han expuesto hoy acá, vemos con una enorme satisfacción que esto se lleve adelante.

Esto dejando en claro que sea a la brevedad posible, ya que nuestro pueblo, el pueblo de La Matanza, está ansioso de terminar esta autopista que nos permite una conectividad muy importante y conecta un sector de nuestro municipio tanto con la ciudad de La Plata como con los caminos del Mercosur.

Consideraciones: como representante del Municipio de La Matanza celebra la conjunción de un proyecto vial con uno hidráulico, dando una solución conjunta a dos problemas diferentes que afectan al Partido, que beneficiará a todos los vecinos, no solo de la Matanza, sino también los de la Cuenca Matanza – Riachuelo.

A continuación habló la arquitecta **MARIANA CAMBIASSO**, Secretaria de Planeamiento y Obras del Municipio de Ezeiza.

“En lo particular apoyo las mociones de todos los oradores anteriores. Entiendo que esta obra de infraestructura es esencial para el crecimiento regional de toda la provincia de Buenos Aires y en lo local creo que impacta positivamente en el desarrollo y en la economía, en la inserción de nuevas centralidades urbanas, como barrios cerrados, y en la consolidación de la trama urbana.

Consideraciones: destaca la importancia de la autopista para el crecimiento regional.

Handwritten signature and initials, possibly 'M. Cambiasso'.

Siendo las 11:40, no habiendo mas oradores ni preguntas, cerró la audiencia el Ing. Nelson Periotti, agradeciendo en primer lugar a la Municipalidad de Merlo, a la consultora Serman, en la persona de la ingeniera Cristina Goyenechea, por haber hecho una excelente exposición sobre la propuesta en esta Audiencia Pública.

“Nuestra gratitud también para todos los que han expuesto y muy especialmente para los interesados en informarse sobre las cuestiones que tienen que ver con la construcción de esta magnífica obra. Y lo digo así porque, para que ustedes tengan una noción, Vialidad Nacional administra 40 mil kilómetros de su red federal, de su red nacional, en todo el territorio argentino. Esta obra involucra el 25 por ciento del presupuesto de Vialidad Nacional del año 2013. De ahí la importancia de resolver estas cuestiones que nos han demorado y emprender rápidamente la actividad normal sobre las obras de la autopista.

Entendemos que esta es la obra emblemática de la provincia de Buenos Aires en muchas décadas, como alguien ha expresado. Vialidad Nacional, como en todos los casos, ha de atender todas las propuestas que han realizado hoy quienes expusieron.”

Explicó que se realizan audiencias públicas como procedimiento normal en Vialidad, y que “las vamos a seguir haciendo con todas las obras que merezcan la opinión de la ciudadanía.”

“Quiero agradecerles la presencia, agradecerles esta posibilidad que le han dado a Vialidad Nacional, a Recursos Hídricos de la Nación y a ACUMAR, ya que hemos logrado, con la creatividad de todos los entes que participaron -de la Nación, de la provincia de Buenos Aires y de los municipios afines a esta obra-, la conjunción, la realización de dos obras simultáneamente, dos obras que se complementan: una hídrica que resuelve el tema de los excedentes hídricos y una vial que resuelve definitivamente la construcción de la Autopista Presidente Perón.

Y si ustedes lo analizan en profundidad, a pesar de la gran inversión a que hacía referencia, le estamos haciendo ahorrar al Estado Nacional, estamos haciendo una enorme economía para el Estado Nacional, que de otro modo tendría que haber hecho las obras de recursos hídricos en forma separada.

Nuevamente gracias a todos. Tenemos ahora la posibilidad de presentarnos ante la Justicia con esta Audiencia Pública realizada, como nos había sido solicitado. Veremos si en muy poco tiempo recuperamos la actividad normal, tal vez la intensifiquemos, ya que la obra así lo merece.”

Conclusiones de la audiencia pública:

De la audiencia participaron más de 250 personas que escucharon atentamente las presentaciones realizadas.

Los reclamos de los oradores se centraron en los inconvenientes originados por el retraso en el avance de la obra.

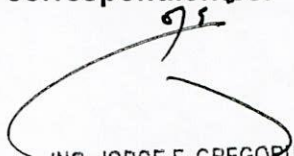
Los representantes de los tres Municipios presentes, Merlo, La Matanza y Ezeiza, apoyaron la concreción de la obra y en particular, la metodología propuesta para la extracción de suelos. Además destacaron la importancia de la sinergia lograda en colaborar con la atenuación de las

cb


inundaciones, la concreción de la autopista y el beneficio adicional de generar espacios verdes de uso público.

Por lo expuesto y dada la importancia que tiene la obra de la Autopista Presidente Perón para la Región, Vialidad Nacional debe realizar en lo inmediato todas las tareas tendientes a continuar de la obra, logrando la obtención de todos los permisos y licencias correspondientes.

WR
→
↓

JE

ING. JORGE E. GREGORUTTI
A/C DESPACHO
DIRECCIÓN DE OBRAS Y SERVICIOS VIALES
DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD