Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

20 de octubre de 2025

“TramBus” en la Traza T1 (Tramos 1-29). Rubro según normativa vigente: “BTR – Sistema de Transporte Público por Automotor Masivo, Rápido, Diferenciado y en Red (Metrobús)”

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA **4**

Iniciación **4**

Expertos **5**

Sr. Héctor Guillermo Krantzer 5

Sr. Alejandro Langlois 10

Sr. José Ángel Stoiser 15

Participantes **18**

1.- Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Aráuz 18

3.- Sra. Fabiana Laura Martínez 19

Expositora **21**

1.- Sra. Yamila Iphais Fuxman 21

Participantes (continuación) **23**

4.- Sr. Nahuel Morandi Bel 23

5.- Sr. Vito Giani 24

6.- Sr. Giovanni Alejandro Paredes Pachacama 24

7.- Sr. Rafael Temporini 25

Finalización **27**

AUDIENCIA PÚBLICA

- A 20 días del mes de octubre de 2025, a la hora 12 y 30 a través de la plataforma *Zoom* y con transmisión por el canal de *YouTube* del Gobierno de la Ciudad:

Iniciación

Sra. Presidenta (Pena Podrez).- Buenos días a todos.

Damos inicio a la audiencia pública convocada por Resolución N° 231-GCABA-APRA, del año 2025, de la Agencia de la Protección Ambiental, referida al Expediente Electrónico Nº 35587370-GCABA-DGEVA/25, que tramita la categorización y posterior emisión del certificado de aptitud ambiental, según Ley N° 123, para el proyecto "TramBús" en la Traza T1 (Tramos 1-29). Rubro según normativa vigente: "BTR – Sistema de Transporte Público por Automotor Masivo, Rápido, Diferenciado y en Red (Metrobús)", a desarrollarse en la extensión desde la zona de la Costanera Norte (Aeroparque Jorge Newbery) hasta el Centro de Trasbordo Sáenz en Nueva Pompeya, cubriendo aproximadamente 20 km de largo, bajo la titularidad de la Dirección General de Proyectos dependiente de la Subsecretaría de Proyectos y Obras del Ministerio de Infraestructura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En dichas actuaciones, se emitió informe técnico por el cual se categorizó el proyecto en examen como con relevante efecto ambiental, en el marco de la Ley 123, que determina el procedimiento técnico administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, motivo por el cual se desarrolla la presente audiencia pública.

Esta audiencia será presidida por quien les habla, doctora Josefina María Pena Podrez, Directora General de Evaluación Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental, atento delegación que efectuara el Presidente de dicha Agencia, licenciado Renzo Néstor Morosi, mediante Resolución 237-GCABA-APRA del año 2025.

Estando presentes los participantes y los titulares expertos del proyecto, le voy a ceder la palabra al equipo de Participación para dar inicio a los aspectos formales y luego comenzar con las presentaciones.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes a todos y a todas.

Mi nombre es Susana Estrábaca y coordino el organismo de implementación de audiencias públicas.

Voy a dar una breve explicación sobre la forma que se va a llevar a cabo la presente audiencia. La misma es de modalidad virtual. Más allá de la virtualidad, el organismo dispuso un espacio físico para que la falta de conectividad no sea un impedimento para la participación ciudadana; en este caso, es la Sede Comunal 4, donde se encuentra un integrante del organismo de audiencias, Daniel González. Si alguna persona de las inscriptas carece de conectividad, puede acercarse allí para hacer uso de la palabra. Esta audiencia se transmite en directo por *Youtube*.

Más allá de esto, vamos a hablar del Orden del Día respecto de la forma en que van a ser convocados para hacer uso de la palabra.

En primer lugar, están los expertos, que son aquellas personas que presentan o defienden el proyecto. En el caso de las audiencias convocadas por la Ley 123, los profesionales a cuyo cargo estuvo el estudio de impacto ambiental. También forman parte del Orden del Día un registro de participantes que se abre con una antelación no menor a 18 días hábiles para inscribirse. El mismo está compuesto por personas humanas físicas y jurídicas con un interés directo o difuso respecto del tema objeto de la audiencia. Además, están los expositores; se denominan así al Defensor o Defensora de la Ciudad, funcionarios del Poder Ejecutivo y Poder Judicial de la Ciudad, legisladores y legisladoras de la Ciudad, y comuneros de las comunas que se sienten afectadas por el proyecto en discusión.

Dicho esto, le cedo la palabra a Daniel González, que se encuentra en la Sede Comunal 4 para que convoque conforme al Orden del Día.

Muchísimas gracias.

Expertos

Sr. Héctor Guillermo Krantzer

Sr. Coordinador (González).- Muchas gracias.

En primer lugar, vamos a comenzar con los expertos.

Convocamos a que haga uso de la palabra al señor Héctor Guillermo Krantzer, de la Secretaría de Transporte.

Sr. Krantzer.- Buenos días a todos.

Les agradezco la posibilidad de poder exponer en esta audiencia.

Yo soy Guillermo Krantzer, Secretario de Transporte de la Ciudad, y en tal carácter, voy a hacer la presentación general de este proyecto.

Quisiera presentarles este proyecto con un breve video para tener una visión general de lo que estamos hablando. Si me permiten, voy a compartir este video.

- *Se proyecta video.*

Sr. Krantzer.- Ahora sí, voy a ir a la presentación.

Desde los comienzos de nuestra gestión, allá por diciembre de 2007, los temas de movilidad estuvieron en el centro de preocupación en las sucesivas etapas que hemos transitado. Esencialmente, pensamos estos temas de movilidad como una parte esencial y un proyecto de ciudad y fue así que hemos ido desarrollando una serie de proyectos. Diría que el Trambús en sí es una manifestación actual de lo que pensamos y concebimos como un proyecto de movilidad que incorporaba distintas dimensiones de la movilidad. Y en nuestra versión inicial, allá por el 2009, empezamos a pensar la figura del Metrobús y comenzamos a desarrollar un proyecto de ciclovías ambicioso.

En definitiva, todo esto nos llevó a construir y a implementar nuestra primera versión del plan de movilidad; un plan de movilidad sustentable que nos dejó como legado 67

kilómetros de Metrobús; 13 kilómetros de carriles exclusivos para el transporte público; 75 nuevos cruces ferroviarios derivados, ya sea por la construcción de pasos bajo a nivel o por la construcción de tres viaductos que liberaron una cantidad importante de vías que estaban interferidas por las trazas ferroviarias; 312 de kilómetros de ciclovías y también unos 39 kilómetros de calles donde el protagonista es la persona; calles de convivencia, algunas calles exclusivas para el peatón, pero en términos generales caracterizadas por el protagonismo de la persona.

En definitiva, ese legado nos dejó un esquema de accesibilidad que nos llevó a tener un nivel de accesibilidad francamente muy superior al que recibimos en su momento y progresivamente se fue consolidando.

- *Se proyectan filminas.*

Sr. Krantzer.- En esta imagen, a la derecha, encontramos una referencia, un mapa, que nos presenta los distintos niveles de accesibilidad para cada una de las zonas, pensados como la oferta de transporte público que atiende a cada una de las partes de la ciudad. Como decía, esto nos llevó a una mejora muy sensible para la conectividad de los distintos espacios de ciudad; digamos que fue un resultado más que satisfactorio.

Aquellos lejanos primeros años quedaron un poco atrás, y los desafíos que ahora hemos tomado implican incorporar otro tipo de atributos para mejorar la movilidad.

El corolario de lo que estoy diciendo es que no estamos hablando de que la incorporación del Trambús implique una ruptura respecto de las formas de movilidad en la ciudad, sino que creo que lo tenemos que pensar como la continuidad de un programa de movilidad, en donde lo contemporáneo nos lleva a incorporar algunas cuestiones propias de este tiempo: nuevas tecnologías, el énfasis en lo que tiene que ver con incorporar formas no contaminantes de movilidad, darle un mayor atractivo, hacer más atractivo al transporte público como forma de atraer a una demanda que en la post pandemia, por diferentes motivos, se vio mermada.

La idea es fortalecer también la intermodalidad que, si bien estuvo desde el principio, creemos que es necesario enfatizarla. Y diría que lo que también estamos incorporando como hecho nodal y propio de esta etapa del plan de movilidad es el énfasis en lo que es la conectividad transversal de la ciudad. Si nosotros volvemos hacia atrás un segundo y vemos los ejes de movilidad, los principales corredores y las principales líneas de movilidad que vemos a la izquierda, tienden a ser más bien radiales. Y vemos a la derecha esas zonas intersticiales donde baja la accesibilidad. Creemos que esta es una de las demandas propias de esta etapa del plan.

Naturalmente, esto que nosotros estamos pensando con la visión 2030 del plan de movilidad tiene un soporte normativo que va desde el Plan Urbano Ambiental, que nos habla de promover un sistema de transporte que ponga foco en la intermodalidad y que colabore a esa visión de ciudad integrada y policéntrica. Remarco lo de policéntrica porque, justamente, la búsqueda de una ciudad policéntrica nos conlleva a dotar de conectividad, sobre todo, transversal, que es en lo que venimos más flojos y, por supuesto, una ciudad más humana, etcétera. Todo eso –no voy a redundar– es lo que hace a esa visión de ciudad inicial que, por supuesto, se mantiene y es permanente. Todo eso de lo que nos habla el Plan Urbano Ambiental está contenido en este proyecto del Trambús.

Por supuesto, esta idea está sostenida en el modelo territorial. Como decía, también nos hablaba de potenciar estos subcentros hacia un esquema más descentralizado de ciudad y potenciado por sistemas de capacidad intermedia que complementen al subterráneo específicamente; literalmente, lo decía. Y, por supuesto, el plan de acción climático. Desde luego, estamos hablando de incorporar energías limpias.

¿Qué características esenciales tiene esto que lo hace digno, por lo menos, de tener un nombre distinto? ¿Qué es un Trambús? Tengo una definición; de hecho, saqué una resolución con toda una definición. Pero me parece que es más entendible a partir de sus atributos esenciales. Es un sistema que tiene vehículos que son sustentables y plenamente accesibles, o sea, estamos hablando de vehículos eléctricos. Esto es una red de vehículos eléctricos que tiene una infraestructura propia; esencialmente, carriles exclusivos o vías preferenciales, pero que tiene una infraestructura dedicada. Además, se integra a la red de alta capacidad por definición de la ciudad, que es la red de subte.

El Trambús desde su propio nombre nos remite a algo que va más allá de lo que puede ser una línea de buses. Esto es mucho más que una línea de buses; esto lo que busca es generar un sistema con una capacidad adecuada para la demanda que estimamos va a tener que atender con una tecnología en términos de costo adecuada para esa capacidad.

Entonces, la transversalidad tan necesaria en un esquema que pone el foco en la cosa policéntrica se tiene que dar con un sistema acorde. ¿Qué quiero decir con esto? La construcción de un metro que haga una traza, que sería una cuarta traza transversal, después de la C, después de la F, que justamente está en construcción. No quiero desviarme, pero con una lógica parecida de transversalidad de la F y de la H, una cuarta línea transversal, los niveles de demanda que podrían llegar a tener por las menores densidades que atraviesan, realmente, harían económicamente inviable, en el momento actual, la construcción de un subte en esta traza. Tal vez, dentro de cien años el Trambús sea reemplazado por una línea de subte; es posible. No lo voy a ver; ninguno de los que estamos acá lo vamos a ver: puede ser que Josefina sí lo vea, porque es muy joven y la gente va a vivir más dentro de cien años.

Pero en algún momento esto, obviamente, podrá evolucionar hacia un sistema de alta capacidad. Pensemos que nosotros estamos hablando de 30 mil, 40 mil o 50 mil pasajeros, la estimación de la demanda. Por supuesto, uno tiene métodos para hacer lo más aproximado posible, pero siempre hay definiciones. Si esto es muy exitoso, vamos a ver mucho más, y si es más o menos, vamos a ver mucho menos. No sabemos el entorno, pero estaremos entre los 40 o 50 mil pasajeros, o 30 mil en el peor de los casos. Y una línea de metro está pensada para mover 200 mil pasajeros. Estamos en una relación 10 a 1, pero por supuesto ninguna evaluación económica, ninguna estimación económica puede justificar una construcción de este tipo, un metro en esas condiciones para nuestra economía y nuestra realidad. Entonces, creemos que estamos hablando de la tecnología adecuada y de una solución adecuada.

Vuelvo para atrás. Estaba hablando de los aspectos esenciales integrados al subte. Esta idea de integrarlo al subte como una especie de puerta de entrada en superficie a lo que es la red de subtes.

Ahora vamos a ver la traza y ustedes van a ver que integra toda la red de subte. Vamos a hacer que esa integración sea física y que sea económica también, por supuesto, y que uno sienta que subir al Trambús es entrar, de alguna manera, a la red de subte.

Además, una reducción en los tiempos de viaje, una característica derivada de la exclusividad de la infraestructura. También, mucha incorporación de tecnología. Hoy la

tecnología nos da muchas posibilidades de mejorar la calidad de servicio, de hacer un servicio mucho más seguro y devolverle al pasajero una experiencia de viaje mucho más agradable.

Diría que estas son las características principales. ¿Qué esperamos de esto? Esperamos disminuir los tiempos de viaje en transporte público, mejorar la conectividad norte-sur de una manera considerable, incorporar y de esta forma alentar a la incorporación de vehículos sustentables, de energías limpias que reduzcan el impacto ambiental. Esto es algo que va a ir más allá del Trambús. Estamos trabajando fuertemente y ya saqué una resolución que define que a partir del 2027 todos los vehículos de transporte público que se incorporen a nuestra jurisdicción van a tener que ser de energías limpias, eléctricos o a gas, e incorporar nuevas tecnologías al transporte de la ciudad.

Datos esenciales. Como decía, el recorrido es transversal y va desde Aeroparque hasta Nueva Pompeya atravesando seis comunas, ocho barrios e interceptando y generando la posibilidad de transferencia con las cinco líneas de subte.

En cuanto a la prestación, estamos dimensionando el sistema para tener un servicio cada cuatro minutos. Las paradas seguirán la lógica del Metrobús, más o menos, cada 400 o 500 metros. Van a ser unos 50 vehículos los que vamos a utilizar, cien por ciento eléctricos. Tenemos calculado y estimado que la duración del movimiento transversal de los viajes en la ciudad se va a reducir en el orden del 40 por ciento para quienes tengan la posibilidad de acceder al Trambús.

Ya más desde la morfología del sistema diría que va a haber esencialmente dos tipos de morfologías en cuanto a lo que es la circulación. Por un lado, tenemos lo que es el formato o la tipología Metrobús, que lo vamos a tener en Avenida Juan B. Justo, en Avenida La Plata –después lo desarrollo, ahora lo digo rápidamente–, en el tramo norte de Honorio Pueyrredón. Ahí el formato va a seguir la misma lógica del Metrobús. Vamos a tener una tipología de carriles exclusivos o preferenciales con las paradas apoyadas en las veredas. Y algo que no tiene que ver con el tipo de circulación, sino con el tipo de parada: va a haber un conjunto de paradas denominadas "icónicas" que esencialmente son las que están en intersección con las otras líneas de subte o las que están en puntos esenciales, como el caso de Aeroparque o Estación Sáenz. En total, serán unas 71 paradas: 36 hacia el sur y 35 hacia el norte. ¿Por qué hay una menos hacia el norte? Son cosas del destino; de alguna manera, quedó alguna parada porque no son exactamente iguales las trazas y en algún caso queda un poco más breve el recorrido.

Ahora voy al dato general. Estamos vinculando al Aeroparque Jorge Newbery, lo cual era uno de los objetivos esenciales, con la propia red de subte. En términos de ciudad tener un modo de transporte atractivo, creo que está muy bueno desde la perspectiva de una ciudad que trata de atraer a un turista, pero también para quien hace su viaje en avión por trabajo pueda viajar con su *carry on*, tiene la posibilidad de ir hasta Aeroparque en transporte público y no hacerlo necesariamente en un auto de aplicación o lo que fuere; le estamos dando esa posibilidad.

Esencialmente, la traza discurre por Avenida Juan B. Justo en su primer tramo y luego atraviesa la ciudad por el par Honorio Pueyrredón - Acoyte para encarar hacia el sur a través de Avenida La Plata y terminar en Avenida Sáenz.

Ahora, entro en el detalle, comuna por comuna.

En el caso de la Comuna 4, ahí tenemos el inicio y la cabecera del servicio por Avenida Sáenz; hacia el norte diverge la Avenida Almafuerte y encuentra ahí la primera parada icónica, el primer sitio icónico de integración con la Línea H en la Estación

Hospitales. Un tramo de transición hacia el corredor de Avenida La Plata que se da en el sentido norte por Avenida Caseros y en el sentido sur, por Uspallata.

En Avenida La Plata lo remarco porque el beneficio no va a ser solo para quienes utilizan el Trambús, sino que Avenida La Plata tiene varias líneas de transporte convencional que se van a ver beneficiadas, porque lo que vamos a encontrar ahí es una morfología tipo Metrobús. Sabemos que ese tipo de infraestructura mejora las condiciones generales de circulación para todos los servicios, no solo para el Trambús.

Luego, ya entrando en lo que son las comunas 5, 6 y 7, decíamos que Avenida La Plata va a tener un formato tipo Metrobús.

Al final, les voy a mostrar algunas imágenes para terminar de tratar de ser lo más gráfico posible y que se den la mejor idea posible.

Llegamos hasta Avenida La Plata con una transición en sentido norte por Avenida Rivadavia, y en el sentido sur por la calle Formosa. El tramo de Avenida Rivadavia va a ser con carril exclusivo para el transporte público, incluidos los taxis, porque van a ser dos carriles. Es un tramo relativamente corto.

La calle Formosa va a tener una circulación compartida. Las transiciones son inevitables. No es lo que más nos gusta, pero también consideramos que estamos hablando de un modo completamente nuevo, que no hace ruido, que no contamina, cuya circulación realmente –no digo que pase desapercibida necesariamente–, no produce una afectación en términos ni de contaminación por ruidos ni por humo.

Luego, encarando hacia el norte, tenemos lo que sería el tramo de Avenida Acoyte, que entre Neuquén y Rivadavia no tiene ningún cambio sensible. Va a haber un acomodamiento de carriles, que es una cuestión más técnica que otra cosa. Sí Acoyte a partir de Neuquén pasa a ser de una sola mano y a conformar un par con Honorio Pueyrredón que cambia el sentido de circulación entre Ángel Gallardo y Neuquén. En eso, tanto en Acoyte como en Honorio Pueyrredón, el formato es un carril preferencial del lado de la vereda.

Luego, tenemos el tramo de Honorio Pueyrredón norte, donde sí vamos a una morfología tipo Metrobús y empalmamos con el ya conocido Corredor de Avenida Juan B. Justo, que es un corredor con formato Metrobús hasta Palermo. Acá les adelanto que vamos a hacer una primera prueba experimental con un servicio por Avenida Juan B. Justo. Como se darán cuenta, esto requiere de ajustes y va a requerir de ajustes, la prueba experimental va a ser en lo que es el Metrobús Juan B. Justo, haciendo el recorrido desde Aeroparque hasta Liniers.

Luego, pasando Palermo, ya tenemos la conexión con la Línea D. Con la Línea B, si bien es una conexión que queda alejada unos 200 o 250 metros, también va a tener un formato de parada icónica y va a haber una inducción a ser la transferencia hacia la continuidad de viaje en la Línea B con posibilidad de trasbordo.

Luego, continuamos por lo que es Intendente Bullrich; Autopista Illia, en el sentido hacia el norte; Figueroa Alcorta, en sentido hacia el sur, y terminamos en la Costanera.

Esto es, más o menos, conceptualmente lo que trato de contarles del porqué de este proyecto de Trambús.

Quería terminar mostrándoles algunas imágenes de lo que nosotros vamos a ver en distintos tramos.

- *Se proyectan imágenes.*

Sr. Krantzer.- Esto es lo que nosotros veríamos si estuviéramos subidos a un dron en estación Sáenz. Esta específicamente es la parada que combina con el tren en Perito Moreno, lo que hoy es la terminal del Belgrano Sur.

Acá tenemos otra imagen. Vemos lo mismo que pasaba antes, pero como vemos acá es una tipología Metrobús. Estamos en Avenida Sáenz y Del Tigre, llegando a la zona de Hospitales.

Acá vemos una imagen de Acoyte y Rivadavia. Como les decía, en este tramo no se produce una modificación en los sentidos de circulación, en la accesibilidad, ni en ninguno de los movimientos de los vehículos particulares. Solo se resguarda un carril exclusivo por el que va a circular no solo el Trambús, sino también los servicios convencionales cuya parada, eso sí, pasará al otro lado. Lo vamos a ver en la imagen siguiente, del lado de José María Moreno.

Acá a la derecha, tenemos dos carriles de circulación general y un carril dedicado para el transporte público compartido. Acá lo estamos viendo en una imagen cenital. Como vemos, acá tenemos el parador de José María Moreno, los dos carriles selectivos para transporte público más buses, de Rivadavia accediendo a Acoyte con la posibilidad de que los vehículos ingresen y hagan el giro hacia Acoyte. Ese es un giro relativamente importante y se va a mantener. Y la circulación del carril selectivo en el medio para el bus y el derecho para los autos particulares con la posibilidad de giro también.

Acá estamos viendo el funcionamiento en la estación de Metrobús y el carril selectivo que va en el medio, que compartirán con los buses convencionales.

Acá vemos Acoyte, a la altura de Aranguren, donde tenemos un carril dedicado para el transporte público; tres carriles para circulación general, y resguardamos un carril de dos metros para el estacionamiento; carriles de 350 para los autos particulares. Y también de uso mixto, por lo menos el primero es de uso mixto para el sobrepaso eventual de colectivos.

Honorio Pueyrredón en el tramo norte. Acá sí volvemos a una tipología tipo Metrobús, creemos que va a tener un lindo impacto estético en la propia avenida.

Acá tenemos una imagen de lo que sería Libertador y Bullrich. La morfología es parecida a la actual, solo se resguarda como carril selectivo el carril para el transporte público.

Acá tenemos una linda imagen de la Avenida Sarmiento y Figueroa Alcorta, donde se ve la parada en vereda para el Metrobús –que también compartirán los convencionales– y ya el giro del carril selectivo a la izquierda.

Esto es más o menos todo lo que les quería contar. Les agradezco muchísimo la atención y espero no haberlos aburrido. Estamos a sus órdenes.

Muchas gracias.

Sr. Alejandro Langlois

Sr. Coordinador (González).- Convocamos al señor Alejandro Langlois, a cargo del estudio de tránsito, para que haga uso de la palabra.

Sr. Langlois.- Buenas tardes a todos.

Antes que nada, les agradezco la posibilidad de explicar el trabajo que hemos realizado respecto del Trambús en su Traza T 1.

Mi nombre es Alejandro Langlois. Formo parte del grupo que analizó las consecuencias o el impacto del proyecto Trambús sobre el tránsito en general.

El ingeniero Krantzer ha explicado exhaustivamente de qué se trata el sistema Trambús, cuáles son sus características y cuál es su morfología. Y a nosotros nos toca ver cómo articular la presencia del Trambús con las situaciones de tránsito ya existentes; es decir, identificar aquellas situaciones donde pueda aparecer algún tipo de conflictividad. Y a partir de la incorporación del nuevo sistema, caracterizar ese impacto que tiene sobre el tránsito y, sobre todo, encontrar la solución y el modo de articular e implementar el sistema para que todo fluya en beneficio de la movilidad generada en el sector.

-Se proyectan filminas.

Sr. Langlois.- Estamos viendo la presentación del estudio de tránsito.

Las características del sistema Trambús ya las vimos a través de la presentación anterior. ¿Qué hace el sistema Trambús en términos de la movilidad general en todo este sector? ¿Cuáles son los beneficios? ¿Cuál es el impacto que genera?

Como se dijo antes, el sistema Trambús tiene carriles exclusivos o prioritarios, no solo para el propio Trambús, sino para los colectivos que forman parte de la red de movilidad de la Ciudad de Buenos Aires. Esto ya de por sí está demostrado que genera una mejora sensible en la circulación, se aumentan velocidades comerciales y como lógica consecuencia se disminuyen los tiempos de viaje de cada uno de los recorridos.

En el esquema general de priorización de transporte público, se ha incorporado en el sistema algunos elementos de tecnología como la priorización del transporte público en el sistema de semaforización a través de tecnologías que permiten detectar la presencia de los vehículos que forman parte del Trambús en particular y le dan prioridad en la circulación a través de las intersecciones semaforizadas, y con eso mejorar todavía la eficiencia del sistema.

La señalización horizontal y vertical es específica para el Trambús. Está claramente desarrollada en cada uno de los puntos para que tenga una mejor funcionalidad. Todo esto hace que la incorporación de los recorridos que hemos pensado para el Trambús y que fueron explicados en la parte anterior, requiera para el mejoramiento de la movilidad del resto de los vehículos particulares y otros componentes, algunos cambios en los sentidos de circulación en sectores específicos que ahora vamos a ver.

A partir de esos cambios en los sentidos de circulación, algunas líneas –no muchas; al contrario, son muy pocas– han tenido que redefinir sus recorridos para poder alcanzar los puntos de origen y destino, y continuar con el recorrido previsto.

Todos los elementos en el desarrollo de la infraestructura asociada al Trambús se han considerado especialmente la interferencia con los modos sustentables. Así es que los cruces peatonales y las interferencias con las bicisendas y las ciclovías que aparecen en el corredor siempre han sido consideradas especialmente y mantenidas con la integridad que tiene que tener para que se sigan siendo un sistema seguro y eficiente de transporte como modo alternativo.

La situación que se presenta en el desarrollo de la traza, como se vio recién, tiene distintos grados de complejidad y distintas situaciones que se fueron resolviendo. Todas las situaciones en particular, inclusive las más pequeñas fueron consideradas en el desarrollo del proyecto y los distintos sectores analizados en particular.

Hay un sector que está marcado aquí que parece ser el centro, el núcleo, el corazón del proyecto, porque atraviesa un sector con una red compleja y con una demanda alta, que es el sector de Caballito y el centro de Caballito. En ese sector, se han propuesto los cambios de sentido de circulación y modificaciones en el recorrido que solucionan, no solo el problema que lo que el Trambús incorpora como nuevo componente de la movilidad, sino que resuelve –y eso se vio demostrado a través de los métodos de análisis– algunas situaciones conflictivas que existen hoy en día como la circulación por la Avenida Acoyte y algunas otras intersecciones del lugar, haciéndolas mucho más fluidas y mejorando los niveles de servicio en general en todo el sector.

Como dijimos antes, algunas líneas han tenido que modificar su recorrido para poder adaptarse a esta condición.

En particular, en cada uno de estos gráficos se ve cómo algunas líneas han sido modificadas para poder alcanzar los puntos de origen y destino de sus recorridos con la menor modificación posible. También los corredores de bicisendas y ciclovías y los cruces peatonales fueron especialmente considerados, como habíamos dicho antes, y sobre todo aquello donde se prevén flujos peatonales significativos o flujos de ciclistas significativos que puedan tener incidencia fuerte sobre la movilidad generada en el sector.

¿Qué método se utilizó para esto? En general, cuando hay cambios de circulación o cambio de sentidos de circulación en algún lado, no se pueden mantener los flujos originalmente medidos, porque la distribución del flujo en esos sectores cambia. Entonces, para eso es necesario definir la demanda a través de Matriz Origen Destino; es decir, saber de dónde vienen los vehículos y hasta dónde quieren llegar para que, por medio de mi interpretación de modelos de demanda y modelos microscópicos de simulación, el recorrido que hagan entre los dos juntos se modifique y se alcance el objetivo que se busca.

El primer sistema de Matriz Origen Destino se obtiene de la red macroscópica de simulación que se tiene de la ciudad. Dentro de la ciudad hay unos patrones de movilidad, que el modelo de movilidad macroscópico disponible refleja y del cual se puede extraer la Matriz Origen Destino para el área de estudio que estamos haciendo en particular. Esa Matriz Origen Destino se ajusta con las mediciones que se han realizado en toda el área de implementación del Trambús para que refleje exactamente la realidad.

En los modelos microscópicos de simulación, que son los que se usaron para el análisis fino de cada uno de los sectores y la eventual detección de conflictos y efectos de las medidas tomadas, fueron realizados para toda la traza por sectores para que sea más específico.

Acá vemos, por ejemplo, algunos de los sectores hechos en la Avenida Costanera en el tramo de Avenida Caseros y particularmente en el centro de Caballito, como estábamos diciendo recién.

Cuando hablamos de modelo macroscópico, no hablamos del área que se está representando, sino del nivel de detalle que el modelo incluye en cada uno de sus componentes. Así es que se cargan las características de la red, se incluyen las características de los vehículos, se incluyen las restricciones de velocidad, estacionamiento y demás que pueda tener la red, e incluso se incluyen las características del comportamiento de los conductores del área simulada.

Todos estos parámetros están ya caracterizados para la Ciudad de Buenos Aires a través de los múltiples modelos de este tipo que se han realizado para distintos proyectos y en distintos sectores de la ciudad.

A partir de ahí, el modelo vincula todas estas variables y da un resultado confiable, cosa que no se podría hacer sin la disponibilidad de un modelo por la cantidad de variables que son exactamente y todas influyentes unas con la otra.

Lo que decíamos recién de las matrices Origen - Destino se ve reflejando en esto, que se denomina "Líneas de deseo", entre los orígenes y destinos hay una línea con un ancho proporcional a la cantidad de vehículos que quieren alcanzar la vinculación entre esos dos puntos, una línea de ancho proporcional a esa cantidad. Así se define una Matriz Origen Destino y esa matriz es asignada a las rutas disponibles con distintos algoritmos para predecir por dónde van a ir esos vehículos.

Eso es muy importante en proyectos como este, en el área de Caballito, donde al haber cambios en el sentido de circulación, las rutas tienen que ser derivadas hacia lo que es disponible en términos de circulación para la infraestructura que queda disponible para que se pueda hacer ese viaje. Así es que para cada uno de los escenarios que se ha analizado el modelo brinda la primera etapa que denominamos "Análisis subjetivo" tiene una interface gráfica que permite por visualización de los resultados estimar dónde van a estar los conflictos o, en el caso de haber implementado una medida de mitigación, ver si tiene efecto o no, y cuál es el beneficio que se hizo.

A partir de ahí se pueden ver –como se ve en el gráfico– longitudes de cola, desarrollo de velocidades, distribución de flujos, que es algo muy importante para otro tipo de modelos y demás que se utilizan con posterioridad, puntos donde puede haber una disminución en los niveles de servicio por exceso de demanda o por falta de infraestructura. Pero el primer análisis general de si la red está funcionando correctamente o no, es este análisis subjetivo que surge nada más que de la visualización.

A partir de ahí –se ve muy poco a veces en este tipo de demostraciones–, pero se ve cómo los vehículos se movilizan a través de la red disponible y demás, y pueden visualizarse así las situaciones y los lugares donde pueden presentarse el conflicto o, si todo está bien y todo está funcionando, el modo en que fluyen los vehículos sin interferencias o sin problemas mayores.

A este Análisis Subjetivo se añadió en cada uno de los casos el Análisis Objetivo. El Análisis Objetivo se hace a través de lo que se llama "indicadores de eficiencia" que te dicen en términos numéricos cuantitativos cómo es la eficiencia, por eso se llaman así, de la red y su funcionalidad.

Acá vamos a describir nada más que algunos de los principales indicadores de eficiencia. El primero que ustedes ven a la izquierda, se llama "Número de vehículos totales" y es la cantidad de vehículos que instante a instante permanecen en la red simulada. Es como si uno pudiera parar la imagen y contar cuántos vehículos hay dentro de la red simulada y se los representa. Al principio hay un crecimiento fuerte porque la red inicia en la modelación vacía, pero después se estabiliza y a partir de ahí se ve la cantidad de vehículos que ingresan al modelo, es la misma o muy parecida de los que salen del área simulada. Eso se ve por la horizontalidad de esta curva y lo que significa es que no se detectan conflictos instalados. Si hubiera conflictos instalados, los vehículos se van acumulando y la curva crece en forma ininterrumpida demostrando que hay una acumulación dentro de la zona que se reflejaría en colas o en situaciones de congestión importante.

Acá vemos las velocidades, que es un indicador de la constancia de las velocidades y el valor absoluto de la misma es un indicador de si la red está funcionando en forma correcta o no. Acá se ve primero que, tanto buses como vehículos particulares que han sido analizados

por separado, presentan velocidades medias constantes de un valor propio de las redes urbanas de Buenos Aires, con un valor superador de estas redes en términos del análisis de los buses en particular. A partir de ahí, se ve que la red también ha mejorado en términos de circulación general a partir de la implementación de todos los cambios.

Como conclusión de esto, se pudo verificar, a través de todos estos sistemas, que se ha mejorado la conectividad y se han minimizado los recorridos de los tiempos de viaje de cada una de las líneas, no solo del Trambús, sino de las demás líneas de buses presentes. Se aumenta la conectividad y se disminuyen los recorridos peatonales hacia los paradores. El beneficio que consiga en buses no solo es para el Trambús, sino para todos al circular por carriles exclusivos y al circular por desagregados de tránsito general, los automóviles particulares también reciben un beneficio importante en términos de ordenamiento. Esto ya se ha verificado en la implementación de otros metrobuses, inclusive en la 9 de Julio y demás, donde el bus recibe un beneficio directo y los vehículos particulares reciben un beneficio indirecto a través de la segregación de los vehículos de los buses de los mismos carriles de circulación.

El impacto durante el período de obra fue analizado y dentro del Estudio de Impacto Ambiental se pueden ver cuáles son las medidas que se incluirán durante el período para evitar cualquier tipo de inconveniente o interferencia. Existen lugares donde va a ser priorizado el movimiento de obra y ese espacio va a ser el único de afectación de la obra; es decir, fuera de ahí no va a haber estacionamiento de camiones, de equipos de obra, de maquinaria ni de materiales. Solo se va a afectar el área directamente relacionada con cada uno de esos sectores. Y, además, en cada uno de los cierres que haya que realizar se han establecido los recorridos alternativos o los desvíos de obra que van a tener que tomarse incorporando una fuerte señalización orientativa y de seguridad para que haya una minimización en las demoras que se generan a través de los desvíos y una maximización de la seguridad en estos vehículos, no solo para los vehículos que están recorriendo eso, sino para los peatones que se encuentran con una situación atípica presente.

Espero haber sido claro y que lo hayan podido entender. Les agradezco la atención durante la presentación. Nada más.

Gracias.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchísimas gracias.

Cuarto intermedio

Sra. Presidenta (Pena Podrez).- Susana y Daniel: convoco a un breve cuarto intermedio y retomamos.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Sí, como no. Les pido, por favor, a quienes estamos en el *Zoom* que se muteen hasta que retomemos la audiencia.

Muchas gracias.

- Es la hora 13 y 29.

- A la hora 13 y 32.

Reanudación

Sra. Presidenta (Pena Podrez).- Retomamos la audiencia pública.

Sr. José Ángel Stoiser

Sr. Coordinador (González).- Convocamos a que haga uso de la palabra el señor José Ángel Stoiser, en calidad de experto, a cargo del estudio de impacto ambiental.

Sr. Stoiser.- Buenas tardes.

Soy José Ángel Stoiser, presidente de la empresa DISAB Sudamericana S.A., la cual fue convocada por la Dirección General de Proyectos dependiente del Ministerio de Infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires para llevar a cabo la elaboración del estudio de impacto ambiental del proyecto Trambús, Traza T1, a fin de evaluar los impactos ambientales y sociales producidos, tanto por la ejecución de las obras, como la futura operación de dicho proyecto, con el fin de obtener el certificado de la aptitud ambiental.

Los lineamientos mínimos que deben cumplir los estudios de impacto ambiental en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se encuentran determinados por la Ley 123 y su reglamentación y, fundamentalmente, por la Resolución N° 103-APRA/25.

En tal sentido, el proyecto fue asimilado dada sus características, según el cuadro de categorización de la resolución antes mencionada rubro BTR - Sistema de Transporte Público por Automotor Masivo, Rápido, Diferenciado y en Red (Metrobús)", el cual se encuentra en categorizado con relevante efecto ambiental.

- *Se proyectan filminas.*

Sr. Stoiser.- Siguiendo los lineamientos de la legislación antes mencionada, el estudio de impacto ambiental contempló las variables que se encuentran en esta filmina. Por lo cual, se realizó, en primera instancia, la descripción del proyecto y las obras involucradas en base a la documentación proporcionada por la Dirección General de Proyectos, de la cual tuvo mucha relevancia el estudio de tránsito que me precedió y aportó los motivos y los lados positivos y negativos de todo el proyecto.

En la línea de base, se realizó la descripción del medio natural de la ciudad, incluyendo agua, aire, suelo y biota, los cuales desde ya se consideraron en un contexto completamente antropizado.

También formó parte de esta evaluación, la evaluación de impacto acústico tomado en consideración. También resalto la profunda información que trajo el estudio de tránsito que se realizó mediante mediciones y moderaciones que han permitido disponer de un diagnóstico robusto del entorno sonoro actual indispensable para posteriores evaluaciones comparativas.

Por último, se describió la situación socioeconómica, así como la estructura urbana y poblacional de cada una de las comunas involucradas y la identificación de actividades sensibles a lo largo de toda la traza.

En base a estos dos puntos anteriores, se procedió a realizar el análisis de los potenciales impactos ambientales y sociales para luego, en base a los resultados, proponerlas por correspondientes medidas de mitigación y el plan de gestión ambiental del proyecto.

Es importante mencionar que para realizar el análisis de base y el posterior análisis ambiental, se consideraron dos áreas de influencia: un área de influencia indirecta comprendida por los barrios que serán atravesados o que formarán parte de la influencia de la Traza del Trambús T1, y un área de influencia directa que la asumimos como una distancia de 100 metros en forma paralela y ambos lados de toda la traza del Trambús.

Para esta última área se realizaron mapas de cada uno de los tramos de la traza –como se muestra en la imagen que están viendo–, los cuales fueron elaborados utilizando el software del sistema de información geográfica QGIS empleando capas geoespaciales provistas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En cada uno se identificaron actividades sensibles: monumentos, espacios verdes e información relacionadas a otros medios de transporte.

La evaluación de impacto ambiental se realizó mediante una matriz de doble entrada, la cual permite el entrecruzamiento de las acciones con incidencias ambiental, producto de las obras o la operatoria futura del Trambús con los componentes del medio susceptible de ser afectado. De esta manera, se pueden identificar con mayor facilidad los impactos y permitir distinguir los impactos positivos de los negativos que requieren alguna medida de mitigación o compensación.

Para ponderar los impactos se tomaron en cuenta los criterios que están en esta tabla, que son: el grado, la magnitud, la importancia y la duración de cada uno de los mismos.

De la evaluación de los impactos ambientales, podemos resumir que van a estar citados los potenciales negativos, digo potenciales porque se los asumió muy conservadoramente desde la etapa de obra y van a estar asociados a la generación de ruidos y vibraciones, generación de emisiones gaseosas y material particulado, alteraciones en la red vial y tránsito público y transporte público, generación de residuos y alteraciones en la accesibilidad para los usos frentistas.

Desde ya, los positivos reales que fueron muy bien destacados por los que disertaron antes de mí, son la disminución de las emisiones gaseosas contaminantes, la disminución de ruido, el ordenamiento del tránsito vehicular y transporte público, la conectividad transversal de diferentes medios de transporte y la revalorización y regeneración urbana de áreas claves.

En correspondencia, se determinaron los impactos positivos, como dije, y los negativos y a partir de los negativos que sobresalen en la etapa de obra, en el informe de impacto ambiental se determinaron las medidas de mitigación. Las principales en relación a los efectos negativos antes mencionados, serán: respetar los niveles de ruido y horarios permitidos, según la Ley 1.540, realizar el control y mantenimiento permanente de maquinarias y equipos, no dejar máquinas y vehículos en marcha si no es necesario, la utilización de dispositivos de supresión o amortiguación de ruidos y la utilización de parte del personal afectado del equipamiento de protección personal correspondiente para las tareas temporales.

Para las emisiones gaseosas y el material particulado, también durante la etapa de obra, las medidas de mitigación tienden a un adecuado mantenimiento de maquinarias y vehículos con motores a combustión, evitar dejar encendidas máquinas y/o vehículos estacionados sin necesidad, humectación del material árido acopiado, las coberturas

completas, ejemplo, con lona, de cargas de transporte de áridos, y respetar desde ya la capacidad máxima de carga de cada uno de los transportes.

Hay una mención en particular con relación a la protección de arbolado durante la etapa de obra, porque es posible que deban anticiparse planes de potencial relocalización de especies y/o medidas de compensación que proponga oportunamente la Dirección General de Arbolado.

En relación con la protección peatonal y vehicular en la etapa de obra, se realizarán tareas en horario que no perjudiquen el normal desempeño de los comerciantes, transeúntes y vehículos no asociados a las obras, colocación de señales, vallados y delimitación de desvíos, según Manual de Señalización Vial Transitoria, Ley 6.215; elaboración de planes de desvío y gestión de acceso a frentistas; colocación de pasarelas, rampas y vados provisorios para canalización de tránsito peatonal, y determinar el horario de carga y descarga de materiales fuera de la lógica de tránsito.

También se han previsto medidas de mitigación en la gestión de residuos, que conlleven la identificación y segregación de los distintos tipos de residuos y gestión, según su clasificación; establecer prácticas adecuadas para evitar derrame de hidrocarburos, sustancias químicas y/o cualquier otro insumo contaminante; mantener los puntos de drenaje permanente libres de posibles interferencias; disponer contenedores apropiados y diferenciados para los diferentes residuos; efectuar la disposición final de los residuos según su tipo y mediante las empresas aprobadas por las autoridades competentes también a través de los registros que ellos tengan, y respetar los sitios y horarios de disposición preestablecidos por la empresa de recolección de RSU por los residuos que se generen durante las obras y los y las personas que forman parte de la misma.

En relación con el plan de gestión ambiental y social, en el estudio de impacto ambiental, se describieron acciones correspondientes al mismo que contienen medidas relativas al cuidado del ambiente potencialmente desarrollado entre distintas etapas planificadas por el proyecto. El objetivo del plan de gestión ambiental y social es proporcionar y controlar el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y controlar la ejecución de las acciones de prevención y mitigación identificadas.

El plan está constituido por distintos programas y subprogramas que se mencionan a continuación y que se encuentran desarrollados en el estudio de impacto ambiental presentado. Ello es un programa de información y como etapa pre obra, un programa de información y vinculación con la comunidad, reuniones con las juntas comunales y el Consejo Consultivo Intercomunal, difusión masiva a la ciudadanía: mailing, redes sociales, folletería, difusión territorial por polígono de afectación y relevamiento de opiniones, reuniones presenciales en las diferentes zonas a través de convocatorias.

En la etapa de obra: programa de cumplimiento legal, permisos y autorizaciones; un programa de prevención y mitigación de impactos ambientales; un programa de prevención de emergencias y plan de contingencias; el programa correspondiente de monitoreo ambiental, el programa de capacitación y/o concientización del personal; programa de información y/o vinculación con la comunidad y, fundamentalmente, el programa de seguimiento del monitorio del programa de gestión ambiental y social.

Llevado todo esto a cabo, el proyecto en su etapa operativa también tendrá un programa de monitoreo y control de calidad de aire; un programa de mantenimiento del arbolado asociado exclusivamente a los que potencialmente tengan efecto en el proyecto final; un programa de servicio de limpieza y recolección de residuos y un programa de

prevención de emergencias y plan de contingencias. Todo esto, desde ya, del estudio de impacto ambiental y que he tratado de sintetizar, porque fue mayoritariamente y muy bien descripto por las personas que me antecedieron, conlleva a destacar que es un proyecto de relevante efecto positivo y solo tiene efectos menores transitorios durante la obra y como casi toda obra ocurre junto a una comunidad como la que tiene la Ciudad de Buenos Aires.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchas gracias.

Participantes

1.- Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Aráuz

Sr. Coordinador (González).- Comenzamos con el registro de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora María Teresa Gutiérrez Cullen de Aráuz.

Sra. Gutiérrez de Aráuz.- Buenas tardes.

Mi primera reflexión es sobre el pequeño número de participantes inscriptos para esta audiencia pública.

¿Es que no les interesa a los ciudadanos de Buenos Aires el tema movilidad, en una ciudad con calles colapsadas de tránsito? ¿Es que no les importa el aporte de gases de efecto invernadero del transporte de colectivo, que fuera de las horas pico se pasean por las calles semivacías, porque las empresas cobran el subsidio de todos modos? No es ese el caso.

Los ciudadanos han terminado descreyendo de este instrumento de democracia participativa. Si bien las audiencias públicas no son vinculantes, la ley establece que los argumentos que en ella se vuelcan deben ser respondidos.

La Ley 2.930, de Plan Urbano Ambiental, votada por unanimidad, manda en el artículo 29 b) la redacción de "Un Programa de Actuación sobre la temática Transporte y Movilidad…" Es una asignatura pendiente junto con el modelo territorial.

Entonces, aparecen respuestas parciales, alejadas de un Sistema Integrado de Transporte; un puente vehicular por allá, otro muy cerca; pocas opciones para la peatonalidad.

En el Documento 1 del Expediente aparece la solicitud a APRA del necesario Certificado de Aptitud Ambiental. En los documentos 8 y 9 el Estudio de Impacto Ambiental concluye que el impacto estaría en un puntaje medio de 6,5 y, por lo tanto, la calificación es sin relevante efecto ambiental. Me alegro que el experto preopinante haya dicho que se ha modificado esto y se ha corregido –por eso tenemos audiencia pública– a relevante efecto.

Resulta curioso que ya en el período de destrucción para construcción de paradores, se prevé excavación, retiro de tierra –¿terminará en nuestro pobre río?–, contrapisos de hormigón, obviamente no absorbentes, retiro de 137 árboles adultos a compensar con arbolitos de incipiente canopeo y dudoso futuro, 87 conexiones hidráulicas a red. Todo ello con el consiguiente efecto en la circulación en todo el trazado, durante los ocho meses que llevaría la obra.

El Estudio de Impacto Ambiental del Trambús T1 no incluye comparación de alternativas ni evaluación de impactos permanentes. Conforme a la Ley 25.675, el Acuerdo

de Escazú y a la reglamentación de la Ley 123 de la Ciudad, Ley de Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, corresponde incorporar una matriz de alternativas que permita valorar opciones más eficientes y de menor impacto.

No se demuestra la conveniencia del Trambús vis a vis: la extensión de la Línea H desde Hospitales a Sáenz y su conexión con el Belgrano Sur; la integración Facultad de Derecho – Belgrano Norte – Aeroparque; la electrificación de corredores existentes como el Metrobús Juan B. Justo, que ya posee paradores, prioridad y demanda consolidada; y un escenario cero que siempre deber ser considerado.

El Presupuesto 2026 de la CABA prevé una fuerte inversión en transporte. El monto total estimado de la Etapa 1 del Trambús ronda los 300 millones de dólares e incluiría: paradores, estaciones, obra civil de corredor, flota, energía, provisión de carga, señalización, gestión y un ítem que nunca vi: los honorarios para un profesional encargado de la supervisión del cumplimiento de la normativa ambiental, de seguridad e higiene. (Documento 14, página 148).

Algunos montos están explicitados en la preadjudicación o en adjudicaciones como en el caso de la flota.

La Ciudad de Buenos Aires no es una isla de bonanza, desconectada de un país en crisis. En tiempos difíciles, seamos especialmente respetuosos de las normas, cuidadosos con las prioridades y sensatos con las opciones.

Si no se habilita la autorización del Poder Ejecutivo para endeudarse con la banca multilateral para la Línea F, mejoremos al menos la accesibilidad para una población envejecida como la de la CABA. Soy una muestra, tengo 81 años y no puedo usar el subte D, porque la Estación Facultad de Medicina, a dos cuadras de casa, no tiene ascensor ni escalera mecánica para descender.

Porteños: a las cosas._

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchas gracias.

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Andrés Borthagaray.

- *El participante no se hace presente.*

3.- Sra. Fabiana Laura Martínez

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 3, señora Fabiana Laura Martínez.

Sra. Martínez.- Buenos días a todos.

¡Qué pena que no esté el arquitecto Borthagaray!

Obviamente, suscribo en gran parte lo que dijo nuestra vecina Gutiérrez Cullen de Aráuz. Mi exposición va ser breve, porque lo mío es muy técnico y tiene que ver justamente con la falta de posibilidades del uso de este tipo de transportes y de los que ya conocemos por las personas con capacidades motrices reducidas.

Más allá de esto, quiero hacerle una aclaración a María: si bien las audiencias públicas no son vinculantes, no hay que desmoralizarse por esto, porque en el caso de que no sea escuchada tu palabra, la mía, la de otros participantes y los legisladores decidan no continuar con este tipo de proyectos o el Ejecutivo que es quien está llamando en este momento a la audiencia pública, tienen que fundamentar por qué no ha sido escuchado nuestro reclamo. Ese es uno de los puntos más importantes por los cuales hemos tenido que presentar amparos los vecinos ante este tipo de audiencia.

El segundo es que realmente esta audiencia pública no tuvo la suficiente difusión pública hacia la ciudadanía, hacia el ciudadano común para que pueda participar. También desmotiva, obviamente –y esto lo tengo que decir– que sea por *Zoom*. Las audiencias públicas por *Zoom*, en realidad, han sido adaptadas por el tema de la pandemia, pero nos ha sucedido que además no tienen que ver con ustedes para nada –lo aclaro–, pero hay audiencias públicas en las cuales, por ejemplo, tendríamos que tener representantes de absolutamente todas las comunas que por lo menos están atravesadas por esta traza, y no las tenemos, y estas tendrían que serán en la Legislatura, porque en muchos casos hay cambios de uso y no dejan ingresar a las personas que no están inscriptas para hablar, cosa que está específicamente estipulado en la Ley N° 6, de audiencias públicas.

Dicho esto, que sería lo genérico en cuanto a audiencias públicas, sobre todo, para María, les quería consultar: ¿tenemos playas de intercambio ya diseñadas con el subte o, por ejemplo, con la estación del Belgrano Sur de Pompeya? Les digo porque los únicos planos y diagramas que he visto son los que presentaron hoy ustedes; en la documentación que se mandó no existe ningún tipo de esta información gráfica. Yo soy arquitecta y planificadora urbana y realmente para mí eso es fundamental.

Por otro lado, ¿se ha tomado en cuenta la cantidad? Porque se habló mucho de lo lindo y muy bueno que va a ser esto para el turismo, pero ¿se contempló la gran cantidad de personas que tenemos nosotros todos los días ingresando del Gran Buenos Aires? ¿Es un proyecto que está contemplando la comunicación vehicular entre el Gran Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires, ya que, además, estamos tomando como punto de partida la estación del Belgrano Sur?

Tercera pregunta: ¿qué pasó con la actualización del Plan Urbano Ambiental? No tenemos un plan de planificación estratégica y seguimos haciendo parches sobre parches.

Voy a hablar específicamente de un nodo que a mí me preocupa, siendo yo vecina de la Comuna 6. El nodo que tiene que ver con Acoyte y Rivadavia y el desastre que ya se ha hecho con Honorio Pueyrredón. No podemos seguir teniendo paradas cada 500 metros como si fuese un subte, porque no lo son. No se ha contemplado en ninguno de estos proyectos lo que pasa con el comerciante, con lo que es la producción de la ciudad, lo que sostiene económicamente esta ciudad. Esta no es una sociedad dormitorio, es una ciudad productiva también y con este tipo de transportes no estamos favoreciendo al pequeño comerciante. Digo esto, porque bienvenido que van a volver a cambiar la mano de Honorio Pueyrredón, porque Caballito sur quedó desconectado de Caballito norte con esto, porque nunca se dio cumplimiento a la traza que era para conectar Honorio Pueyrredón con Rojas pasando por Primera Junta. Esto hubiese solucionado en ambos sentidos un montón de problemas de conectividad que tenemos, ya que Hidalgo, Rojas, están totalmente colapsadas.

Por otro lado, discúlpeme José, no sé si usted es ingeniero o arquitecto, no sé su título, pero le consulto: ¿además de todo lo que usted bien detalló, la empresa ha tomado en consideración escuelas, templos, iglesias, hospitales, sanatorios, centros de salud,

geriátricos? Porque lamentablemente sobre Honorio Pueyrredón no se hizo esto. Por eso tuvimos la obra parada un año y, lamentablemente, tampoco se contempló nuestro reclamo. Con lo cual, en estos momentos, cada vez que hay una ambulancia parada, por ejemplo, en lo que es el geriátrico que está sobre Honorio Pueyrredón nadie puede circular por ahí, ni siquiera los propietarios que tienen ingresos de sus garajes ahí en frente, porque solamente esa vía, no recuerdo ahora cuál es el nombre técnico, pero es una vía solamente secundaria para los frentistas, puede ser utilizada por ellos.

También tuvimos problemas de incendio en esos edificios. Las autobombas tampoco podían circular por esas vías. Entonces, nuestro reclamo sigue siendo –si bien no es tema de la audiencia, así que les pido disculpas–que Honorio Pueyrredón y, sobre todo, ahora que va a volver a cambiar de mano y que seguimos teniendo una sola mano, vuelva a ser de doble circulación.

La plaza, y con esto demuestro las malas políticas y decisiones en planificación urbana que se están tomando, solamente se ha convertido en un lugar para pasear los perros, que los dejan sueltos además, y en un lugar para que los restaurantes y cafés que de esa mano han proliferado pongan todos sus asientos y puedan tener más clientes.

Sr. Coordinador (González).- Le pido, por favor, si puede ir redondeando.

Sra. Martínez.- Discúlpame; no sé tu nombre.

Sr. Coordinador (González).- Daniel.

Sra. Martínez.- No me queda más nada, porque hablé de las paradas, del desarrollo productivo, Realmente les pido, por favor, que tengan en cuenta qué es lo que está pasando o lo que va a traer esta obra en Acoyte y Rivadavia y sobre Honorio Pueyrredón. Nada más.

Muchas gracias.

Expositora

1.- Sra. Yamila Iphais Fuxman

Sr. Coordinador (González).- De la nómina de expositores, convocamos para que haga uso de la palabra a la juntista por la Comuna 5, Yamila Iphais Fuxman.

Sra. Iphais Fuxman.- Buenos días o buenas tardes, para quienes hayan tenido el placer de almorzar.

Voy a tratar de ser muy breve. Creo que las vecinas fueron muy claras y concretas con sus reclamos. Por supuesto, la falta de vinculación que tienen las audiencias públicas con los proyectos que efectivamente se desarrollan y todo lo que tiene que ver con la participación ciudadana y de las instituciones comunales como el expresado.

De hecho, se comentaba que esto se va a desarrollar en una etapa posterior, o sea, con las decisiones ya tomadas y quizás hasta varias cuestiones implementadas. Esto no es casualidad, el Gobierno de la Ciudad realiza así sus proyectos urbanos. Los grandes proyectos

urbanos son primero implementados y luego en estas instancias formales, entiendo que se busca validar o formalizar requisitos.

Este modelo claramente responde a una ciudad basada en negocios, pero no para quienes vivimos y transitamos en ellas, sino para grandes empresas amigas, socias de quienes nos gobiernan desde hace ya más de 17 años. Nos encontramos con obras enormes, como decía recién la vecina Martínez, donde se repite una y otra vez la intervención sobre las mismas calles, donde se complica la cotidianidad de quienes vivimos y transitamos nuestra vida en la ciudad y el rédito de esas grandes obras es para grandes empresas, que muy alejada está de generar mejor accesibilidad o distribución de los beneficios económicos que esas obras traen, aunque se pagan con el aporte, por supuesto, de las y de los contribuyentes porteños. No es casual. Es el modelo de gobierno que vienen implementando desde hace 17 años.

En el primer gobierno de Mauricio Macri se nos había prometido diez kilómetros de subte por año. En estos casi 18 años, solamente se construyeron 5,5 kilómetros, de los cuales tanto la apertura de los túneles como las estaciones que se finalizaron en el 2015 y que se inauguraron después del 2018, fueron realizadas por el Gobierno Nacional del Frente para la Victoria, presidida por la doctora Cristina Fernández de Kirchner.

Necesitamos que la inversión que haga la ciudad sea en pos de mejorar la calidad de vida de nuestras vecinas y vecinos. Estamos en una situación en la cual hace siete años que no se construye un solo metro de subte y nos vienen a proponer un Trambús, cuyo primer tramo coincide casi con lo que sería Línea I de subtes que fue aprobada en el año 2001 por la Ley 670. Si consideran que esto no es eficiente como dijo el primer expositor, el señor Guillermo Krantzer, que se dé la discusión donde se tiene que dar: en la Legislatura. Por supuesto, que eso implica primero hacer la discusión del Plan Urbano Ambiental y respetar la prevalencia normativa que establece nuestra Constitución, pero no pueden seguir imponiéndonos parches que solamente generan negocios en beneficio de ustedes. No nos mejoran la calidad de vida y eso está demostrado.

Necesitamos una renovación en el transporte que sea masivo, que sea rápido, que sea ecológico y que desagote el tránsito de superficie. Esto no se va a lograr con este tipo de vehículos que, por supuesto, son más ecológicos que los tradicionales, pero que queda expuesto que es un negocio cuando vemos cuál es la empresa a quienes se le compran los vehículos. La Ciudad de Buenos Aires va a comprar los vehículos a MEGACAR, una empresa asociada a DOTA, que es la máxima concesionaria que maneja el transporte público vehicular de la Ciudad de Buenos Aires y que posiblemente después gerencie este transporte que estamos comprando vecinas y vecinos. Se hizo una licitación de 74 unidades y 60 cargadores. Finalmente, por 34 millones de dólares se va a acceder a 55 colectivos y 28 cargadores. Es un 30 por ciento menos.

Entonces, nos vemos frente a un proyecto que trae muchas promesas y poca escucha, poca resolución de los problemas cotidianos y efectivos que tenemos las vecinas y los vecinos. La estación H de este proyecto, que es la estación cabecera en Sáenz, debería por supuesto ya estar construida, pero en todo caso ser parte inicial de este proyecto y en realidad estamos hablando del tramo 1, pero ya nos advirtieron que la prueba piloto va a ser de Liniers a Aeroparque, una zona muy distinta a la cual estuvimos hablando y analizando los pliegos.

Puntualmente en la Comuna 5, hace un rato la vecina preguntaba si se había estudiado cuál era la presencia de escuelas, iglesias en las avenidas que se van a intervenir. En la Comuna 5 de la Avenida La Plata también tiene sancionada por ley la vuelta del estadio de

San Lorenzo. ¿Cómo se pensó eso? ¿Se evaluó que en esa misma avenida que están a punto de intervenir y, por cierto, sobre todo, la zona más cercana a Caseros es sumamente acotada, prontamente se iniciarían las obras del estadio? Nos encontramos otra vez con una situación de muy poca planificación. Necesitamos que nos respondan: cómo se consideran esta superposición de proyectos, cuáles son los impactos ambientales, no los criterios con los que se hicieron, sino los resultados de esos impactos ambientales son los que esperamos escuchar en estas audiencias públicas y en otras instancias de participación que venimos reclamando.

Por último, y para terminar, porque realmente han sido muy completas las exposiciones anteriores, no podemos dejar de pensar a quiénes benefician estos proyectos y para quienes se hacen. En una ciudad en la que diariamente se consideran que ingresan casi 6 millones de personas para trabajar, estudiar y desarrollar su vida cotidiana, nos están planteando que un proyecto que resuelve el traslado de personas con ese nivel de amplitud es esta solución, que se va a resolver el acceso sur-norte o norte- sur. La verdad es que parece bastante insuficiente. Por eso, pedimos por favor que se publique completo el contrato MEGACAR – DOTA y que se garantice por ley que el Trambús no sustituye a las líneas de subte proyectadas de las estaciones faltantes; además, que se presenten los planos y presupuestos de una manera accesible y comprensible para vecinos y vecinas, lo mismo que los impactos ambientales y sociales, que se convoque a las mesas de trabajo comunales antes de iniciar el proceso de la obra y que la planificación no implique sostener negocios para grandes, que incluso la mayoría no viven en esta ciudad, a costa de la contribución, el esfuerzo y el trabajo cotidiano de nuestros comerciantes, de nuestros productores, de nuestra vida cotidiana. Nada más.

Muchas gracias.

Participantes (continuación)

4.- Sr. Nahuel Morandi Bel

Sr. Coordinador (González).- Del registro de participantes, corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, señor Nahuel Morandi Bel.

Sr. Morandi Bel.- Buenas tardes para todos y todas.

No me voy a extender demasiado. Simplemente, me gustaría conocer por qué eligieron hacer circular a los colectivos en el trayecto hacia el sur por la calle Formosa, en lugar de utilizar la calle Rosario, siendo que la calle Formosa no tiene actualmente ningún tipo de línea de colectivos que circule por ahí.

También consultar si se hizo algún tipo de estudio para analizar el impacto que va a tener el Trambús en el resto de las líneas de colectivo, teniendo en cuenta que el trayecto que va a tener este Trambús 1 parcialmente, es similar al de varias líneas de colectivos, como las líneas 65, 42, 15, 85, 119, 34 y 166. Simplemente, para saber si es que analizaron eso, porque *a priori* uno podría pensar que al compartir el trayecto, muchos pasajeros van a migrar desde esas líneas al Trambús y no necesariamente va a haber una ganancia de nuevos pasajeros que hoy utilizan el auto particular u otros modos de transporte individuales. Solo eso.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchas gracias.

5.- Sr. Vito Giani

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Vito Giani.

Sr. Giani.- Buenas tardes.

No quiero ser muy extenso.

Simplemente, quiero consultar por la fase operativa del proyecto: si ya se desarrolló, porque en la documentación que mandaron no aparece. Quiero saber si la línea T1 de Trambús va a ser operada por el Estado, por subtes de Buenos Aires, por DOTA o por quien fuere o si se va hacer una licitación.

También me gustaría comentar algo que hablaron los expertos al principio sobre los impactos que va a tener el Trambús y también la demanda estimada, porque estimaron que la demanda va a ser entre 30 mil y 60 mil pasajeros diarios. La línea 42, por ejemplo, que es una línea que hace un recorrido similar al del Trambús T1, tiene unos 30 mil pasajeros diarios. Entonces, la política lo que hace justamente es vender un poco más un proyecto que en realidad es una línea de colectivos con carriles exclusivos. Ahí me parece interesante la cuestión de los carriles exclusivos que al fin y al cabo el mayor impacto va a ser en la reducción de los tiempos de viaje por los carriles exclusivos.

La Ciudad de Buenos Aires podría perfectamente hacer un plan de carriles exclusivos en las avenidas para reducir los tiempos de viaje en colectivo sin necesidad de hacer un proyecto de las características del Trambús que, al fin y al cabo, está a la misma altura que una línea de colectivo.

Entonces, el Trambús se va a hacer igual, porque el proyecto está en camino, pero me gustaría que se considere pensar no tanto en un Trambús por los costos que eso conlleva, sino en pensar en una red de carriles exclusivos, como ya existen en algunas avenidas de la Ciudad más Buenos Aires, pero que se podrían hacer en toda la ciudad y que impactaría muy positivamente en la reducción de los tiempos de viaje, así como impactaría el Trambús. Si uno mira los alcances del proyecto Trambús, tal cual se podrían alcanzar con carriles exclusivos. Solo eso. Gracias.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchas gracias.

6.- Sr. Giovanni Alejandro Paredes Pachacama

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Giovanni Alejandro Paredes Pachacama.

Sr. Paredes Pachacama.- Buenas tardes.

Vivo en el Barrio 21.24. Quiero saber si hay alguna manera que nosotros podamos conectar a través de, por ejemplo, las ciclovías, porque en la zona sur no tenemos ciclovías en sí. Si hay alguna manera de conectar, ir en bici hasta la estación de Sáenz, dejar en alguna estación la bicicleta y aprovechar este nuevo medio de transporte para conectar hacia zona norte. Pensar una manera de que alimentemos esta nueva línea en sí.

La otra pregunta que quería hacer es si está pensado para los pasajeros que vienen de Aeroparque, porque si lo pensás, muchos de estos pasajeros vienen con bulto, ¿podría convivir el pasajero normal con el pasajero que viene del avión? Porque, si no, tendrían que pensar en un servicio complementario, o directamente no está pensado para ir Aeroparque para los pasajeros, porque si no estorbaría con los otros pasajeros que solamente toman el transporte día a día.

Con respecto a la estación de Sáenz, siento que estaría estorbando con todas las demás líneas de colectivos justo hacerlo debajo de la parada. ¿Se está pensando algo con respecto a donde antes estaba un pequeño centro de comercio en la esquina de Perito Moreno y Avenida Sáenz, justo al lado de la estación? ¿O hay una idea de cambiar el lugar de la parada? Porque creo que estaría estorbando bastante al tránsito por esa zona. Eso es todo.

Sra. Coordinadora (Estrábaca).- Muchas gracias.

7.- Sr. Rafael Temporini

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Rafael Temporini.

Sr. Temporini.- Buenas tardes.

En primer lugar, me parece una buena idea que haya una nueva línea transversal, que es una de las cosas que faltan en nuestra ciudad. También la articulación que se piensa dar con las bicicletas y con el subte, me parece que es algo acertada la intermodalidad. También la cuestión de jerarquizar ciertas paradas icónicas, justamente, para marcar los centros de trasbordo me parece que es algo positivo.

El Secretario de Transporte dijo que él creía que la Línea I de subterráneos, establecida en la Ley 670, sería razonable su construcción para dentro de cien años por la demanda actual. Y le quiero consultar respecto del estudio de impacto ambiental, porque en algunos lados el estudio habla de 35 mil pasajeros después de 60 mil pasajeros; o sea, ¿35 mil pasajeros sería demanda a corto plazo y 60 mil a largo plazo? Si puede dar alguna aclaración. Y él cree que este corredor que en parte reemplazaría, aunque no es la intención del Gobierno de la Ciudad a la Línea I, ¿cuántos deberían ser los pasajeros por día aproximadamente para que se justificara una línea de subte? Porque él habla de cien años, si puede hacer alguna aclaración.

Después, la posibilidad de extender el carril exclusivo en Avenida Rivadavia del Trambús. En realidad, llevarlo desde Congreso, donde se juntan varias líneas de colectivos hasta el centro de transbordo de plaza Flores, o sea, ir más allá de lo que sería el corredor del Trambús.

En tercer lugar, la posibilidad de extender el Trambús hacia Ciudad Universitaria. No entiendo por qué no llega hasta Ciudad Universitaria. En su momento, en la audiencia pública en Villa Crespo habían dicho que tenía que ver con la demanda de los flujos de Ciudad Universitaria que se dan en determinados picos horarios, pero en la Ciudad de Buenos Aires en los últimos años se han extendido varias líneas hacia Ciudad Universitaria, por ejemplo, la 34. Fueron extendiendo líneas de transporte de automotor como una ciudad, pero el Trambús no va a llegar. ¿Cuál es el justificativo para esto?

Se cita a futuro que la posibilidad de que con la construcción de la T2 sea justamente el *loop* en Ciudad Universitaria que mejoraría el funcionamiento del mismo.

En relación a la cuestión de la llegada a Ciudad Universitaria hay una serie de versiones sobre que la línea 34 podría recibir colectivos eléctricos cedidos por la Ciudad de Buenos Aires para compensar, de alguna manera, la competencia que va a tener esta línea en el Metrobús Juan B. Justo. Quería saber si esto realmente va a ser así, si va a servir un tipo de compensación de la línea 34 por parte de la Ciudad de Buenos Aires.

Después, si podrían hacer alguna aclaración relacionada con el funcionamiento de los semáforos preferenciales, porque en los carriles exclusivos finalmente van a convivir el Trambús con las líneas de colectivos regulares. Entonces, ¿cómo va a ser el funcionamiento de estos semáforos? Porque, por un lado, marcan el estudio de impacto ambiental y el de tránsito, que la prioridad va a ser para el Trambús, pero también para el transporte en general. Entonces, no queda muy claro cómo van a funcionar estos semáforos.

Por último, la cuestión de la integración. ¿Cómo va a estar esta integración con subtes y colectivos nacionales y de la ciudad? En la audiencia pública en Villa Crespo hablaron de un costo de la tarifa similar al de los colectivos. No me queda claro si es similar a colectivos de la ciudad; similar al futuro subte. Y si pueden aclarar un poco el tema de la integración con las bicicletas, porque en los diferentes estudios que estuve viendo no queda claro cómo va a ser el tema de guardado de bicicletas, etcétera. Esas serían las dudas que tengo.

Después una sugerencia que va más allá de lo del Trambús, es que me parece positivo tener un plan de creación de nuevos carriles exclusivos en diferentes arterias, por ejemplo, la avenida Medrano que habitualmente la utilizo para ir a Caballito, la línea 26, etcétera. Realmente es un caos, es intransitable y los carriles de la izquierda y de la derecha están ocupados por vehículos estacionados. Creo que la ciudad está buena, se avanzó con Metrobús con carriles exclusivos en avenidas, pero hay arterias que quizás no tienen el ancho de seis carriles como Medrano, realmente justifican carriles exclusivos.

Muchísimas gracias.

Sr. Coordinador (González).- Del registro de expositores, corresponde que haga uso de la palabra la juntista por la Comuna 15, señora Soledad Jazmín Lujan Tello.

- *La juntista no se hace presente.*

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la juntista por la Comuna 6, señora María Cristina Geninazzi.

- *La juntista no se hace presente.*

Sr. Coordinador (González).- Señora presidenta: hemos concluido con la lista de oradores.

Si le parece, repasamos a los que no estaban en el momento en que los llamamos.

Sra. Presidenta (Pena Podrez).- Sí, por favor.

Sr. Coordinador (González).- Del registro de participantes, el participante número 2, señor Andrés Borthagaray. Y de la lista de expositores, número 2, Soledad Jazmín Lujan Tello y número 3, María Cristina Geninazzi.

Señora presidenta: hemos concluido con el Orden del Día

Finalización

Sra. Presidenta (Pena Podrez).- Agradecemos la presencia y participación de cada uno de ustedes.

Damos por concluida esta audiencia pública, siendo las 14 horas 21 minutos.

Muchas gracias y buenas tardes para todos.

- Es la hora 14 y 21.

Mariela Cantero
Taquígrafa